WARSZAWA, 15 STYCZNIA 1935 R.

wiadomości turystyczne

25 gr.

Rok V.
Nr. 2.

dwutygodnik poświęcony turystyce, komunikacji, uzdrowiskom, hotelarstwu i przemysłowi turyst.

Samochód osobowy jest przedmiotem zbytku

Znamienne orzeczenie N. T. A.

Zarząd m. Lwowa wymierzył państwowej fabryce olejów mineralnych „Polmin" podatek od przedmiotów zbytku z tytułu posiadanego przez fabrykę samochodu osobowego.

Odwołania od tego nakazu, opartego na fakcie, iż posiadany samochód służy wyłącznie dla ułatwienia odpowiednim osobom do spełnienia ich obowiązków służbowych, a zatem służy dla celów przedsiębiorstwa i z tego powodu nie ulega podatkowi od zbytku — urząd wojewódzki nie uwzględnił.

W skardze do Najwyższego Trybunału Administracyjnego płatnik zarzuca obrazę art. 21 ustęp 3 ustawy z dn. 11 sierpnia 1923 r.

N. T. A. rozważył skargę i wydał orzeczenie następujące:

„Z treści § 1 i 2 statutu o poborze na rzecz m. Lwowa podatku od posiadania przedmiotów zbytku, opartego na postanowieniu art. 21 p. 3 ustawy z dn. 11 sierpnia 1923 r., wynika, że każdy samochód osobowy, który służy do użytku posiadacza, jako środek lokomocji, bez względu na rodzaj, względnie cel przejazdów, jest przedmiotem zbytku, którego posiadanie może być opodatkowane na rzecz związków komunalnych. Zasadę tę wypowiedział już Najwyższy Trybunał Administracyjny w jednym z dawniejszych wyroków.

Wobec powyższego N. T. A. uznał, że zaskarżone orzeczenie nie zawiera niezgodności z ustawą i oddalił skargę, jako nieuzasadnioną".

Ustawa, na której opiera się orzeczenie N. T. A., jest ustawą t y m c z a s o w ą, która weszła w życie 12 lat temu, a więc w pierwszych latach niepodległości Polski, w czasie dewaluacji marki polskiej; w czasie, kiedy ani problem motoryzacji kraju, jako konieczny warunek obrony, ani sprawy komunikacyjno-drogowe, nie posiadały tej wagi, jakiej nabrały w ostatnich latach.

Przestarzała „tymczasowa" ustawa w dzisiejszych warunkach, zamiast być pożyteczną, jak widzimy, skierowana jest p r z e c i w k o n a j ż y w o t n i e j s z y m i n t e r e s o m p a ń s t w a.

Wobec przytoczonego orzeczenia N. T. A. staje się sprawą palącą uzyskanie nowelizacji wspomnianej ustawy.

„Journal des Dèbats" fałszywie informuje o Polsce

(S. G.) Poważny dziennik paryski „Journal des Débats" zamieścił artykuł, w którym niepodpisany autor biada nad polityką różnych państw europejskich w sprawie wymiany turystycznej. Po szeregu zasadniczo trafnych uwag o szkodliwości wszystkich utrudnień paszportowych i ograniczeń dewizowych, uniemożliwiających szerszą wymianę turystów między większością państw europejskich, autor wysnuwa wniosek, że wszystkie te ograniczenia głównem ostrzem skierowane są przeciw Francji, na dowód czego przytacza następujące przykłady:

„Polska ustanowiła specjalną cenę za wizę paszportową do Francji w kwocie 1200 franków, a jednocześnie żąda, aby Francja dostarczała jej tylu turystów, ilu sama wysyła do Francji.

Turysta węgierski nie może wywieść więcej, niż 50 pengö, co przedstawia wartość około 200 franków.

Czechosłowak nie może wywieść więcej niż 1000 koron, czyli 630 franków, co zmniejszyło o 95% ruch turystyczny z Czechosłowacji do Francji; jednocześnie obywatele czechosłowaccy, wyjeżdżając do Niemiec, mogą zabrać ze sobą 9000 koron, czyli 5500 franków, zaś niema żadnych ograniczeń co do wywozu pieniędzy przy wyjazdach do Austrji i Jugosławji.

Nakoniec, środki, przedsięwzięte przez Niemcy, skasowały zupełnie ruch turystyczny z Niemiec do Francji: obywatel niemiecki może obecnie wywieść do Francji 10 marek, czyli 60 franków, co się równa zwykłemu zakazowi wyjazdu. A jednak turysta niemiecki, wyjeżdżając do Szwajcarji lub do Włoch, może wziąć ze sobą 700 marek, czyli 4200 franków, dzięki umowom, jakie zawarły z Niemcami Włochy i Szwajcarja, pod groźbą represalji dla importu z Niemiec do tych państw".

Jak widać z przytoczonego ustępu artykułu, autor oddaje wiernie stan ograniczeń dewizowych, stosowanych przez Węgry, Czechosłowację i Niemcy, w stosunku jednak do Polski wykazuje przysłowioną francuską ignorację lub też tendencyjnie fałszywie informuje czytelnika francuskiego.

Ciekawi jesteśmy, czy istniejący przy naszej ambasadzie w Paryżu specjalny wydział propagandy nadesłał do redakcji „Journal de Débats" odpowiednie sprostowanie, wyjaśniające, że w Polsce poza (zresztą za wysoką) opłatą za paszport zagraniczny, jednakową bez względu na kraj, do którego się wyjeżdża, niema żadnych utrudnień i ograniczeń dewizowych dla wyjeżdżających do obcych krajów i wiadomość o „specjalnej wizie wyjazdowej do Francji za 1200 fr." jest wytworem fantazji lub złośliwości autora artykułu, który łatwo przecież mógł się poinformować o faktycznym stanie rzeczy w ambasadzie lub konsulacie polskim. Opłaty zaś za wizę wjazdową do Francji pobiera nie Polska, lecz konsulat francuski i wysokość tej opłaty ustala rząd francuski; opłata ta wynosi zł. 20 od paszportu.

Kwestja kontyngentowania ruchu turystycznego do Francji wogóle nie istnieje, jeżeli chodzi o turystów indywidualnych, choć mamy w dziedzinie wymiany turystycznej z Francją bilans wybitnie ujemny; dopiero w ostatnich miesiącach stało się aktualnem zagadnienie wymiany turystycznej na większą skalę na zasadzie wzajemności lub na zasadzie kompensat w ruchu eksportowo-importowym towarów z państwami, które wprowadziły u siebie skontyngentowanie importu towarowego. Odnosi się to jednak do masowych wycieczek, wyjeżdżających zagranicę na zasadzie paszportów o cenach ulgowych lub do wyjazdów w celach kuracyjnych, na które została w ramach pewnych kontyngentów wydana większa ilość ulgowych paszportów, jak np. do Czechosłowacji, Austrji i Jugosławji.

Dobrze byłoby, aby wydział prasowy naszego Min. Spr. Zagr., który napewno otrzymuje „Journal de Debats", zwrócił uwagę na podobne informacje o stosunkach polskich, jak przytoczone wyżej, i natychmiast je odpowiednio prostował.

Dla jednego radość, dla drugiego smutek...



Śnieg, przyczyna radości narciarzy, sprawia wiele kłopotu kolejkom dojazdowym. Na zdjęciu kolejka Rypin — Sierpc wśród zwałów śnieżnych.

Mrozy zahamowały ruch turystyczny

Ze wszystkich dzielnic kraju donoszą nam o zahamowaniu ruchu turystycznego, rozpoczętego w okresie świątecznym. Fala mrozów, płynąca z północy na południe, spowodowała przedewszystkiem zaprzestanie wyjazdów z miast w góry. Do Zakopanego, Krynicy, na całe Podkarpacie, Pokucie i w Beskidy Zachodnie od kilku dni przestali przybywać turyści z dalszych stron, a i bliższe okolice dają bardzo słaby kontyngent przybyszów. Przyczyną tego nie są bynajmniej gorsze warunki na miejscu, lecz niechęć wyruszania w długotrwałą podróż.

Sam mróz w południowych częściach kraju mniej daje się we znaki niż w północnych i środkowych, a różnice temperatury są nawet dość wydatne. Tak np. w czasie, kiedy termometr wskazywał w Wilnie — 32 stopnie, w Zakopanem było zaledwie 12, na Hali Gąsienicowej do 15.

Mrozy wpłynęły w dość znacznym stopniu hamująco na punktualność kursowania pociągów, które na dłuższych zwłaszcza dystansach opóźniają się nawet o kilka godzin. Sytuację ratuje brak zasp śnieżnych, które przy panujących mrozach mogłyby powodować znaczniejsze opóźnienia pociągów lub przerwy w komunikacji.

Z wybrzeża donoszą od kilku dni o zamarźnięciu zatoki Puckiej już przy względnie niewielkich mrozach, dochodzących do 12 stopni. Zatoka zamarzła na całej przestrzeni, od Helu do Pucka.

Ci z pośród turystów i narciarzy, którzy nie zważając na mrozy, udali się w góry, używają w całej pełni sezonu zimowego. Powłoka śnieżna wszędzie jest doskonała, temperatura normalna zimowa, a brak wiatrów czyni turystykę zimową i narciarstwo szczególnie przyjemnemi.

Nie należy też wątpić, że zahamowanie ruchu turystycznego jest tylko czasowe i przeminie z chwilą zwyżki temperatury, pozwalającej na normalne kursowanie pociągów.

Bohdan Teofil Lepecki
rozpoczyna w niniejszym numerze
CYKL REPORTAŻY
Z PODRÓŻY DO WŁOCH

Dobre rachunki tworzą dobrych przyjaciół

Ruch turystyczny z Niemiec do Polski przybrał w ostatnich miesiącach na sile. Co jakiś czas przybywają do nas liczne wycieczki z Niemiec, dla których nieraz organizuje się nawet specjalne pociągi.

Ruch ten byłby znacznie większy, gdyby nie ograniczenia dewizowe, stosowane przez rząd niemiecki, a pozwalające na wywiezienie do Polski tylko 10 marek niem. od uczestnika. W ramach tych 10 mk. Ministerstwo Komunikacji czyni nadludzkie wysiłki, aby umożliwić Niemcom zwiedzanie Polski, i, oczywiście, nic ponad bardzo krótki pobyt za te pieniądze nic jest w stanie dać.

Bardzo pięknie jest z naszej strony, że szanujemy rozporządzenia dewizowe, wydawane zagranicą, usiłujemy w ich zakresie dawać przybyszom możliwie wiele, a nawet uprawiamy wyraźny dumping turystyczny, gdyż z gospodarczego punktu widzenia turysta, który może pozostawić w Polsce zaledwie 10 mk. jest dla nas turystą *deficytowym*. Ale piękną tę zasadę szanowania cudzych rozporządzeń można utrzymać tylko w jednym przypadku: jeżeli Niemcy, stojąc mocno na gruncie swej polityki dewizowej, zasadę 10 mk. na turystę zagranicznego stosują *wszędzie*.

Tymczasem tak wcale nie jest. Ostatnio zostało w Niemczech opublikowane porozumienie turystyczne między tym krajem a Szwajcarją, zgodnie z którem każdy turysta ma prawo wywieźć *do Szwajcarji 500 mk.* niem. miesięcznie w postaci listów kredytowych, czeków podróżniczych i hotelowych, oraz 60 mk. gotówką w walucie niemieckiej lub szwajcarskiej.

Wynika z tego, że Niemcy wcalenie stoją bezwzględnie na stanowisku owych 10 mk. od osoby i że zawierają w tej sprawie indywidualne umowy z innemi państwami. Ciekawą jest więc kwestja, dlaczego przy podróżach do Polski stosuje się *najniekorzystniejsze* warunki? Czyżby dlatego, że z naszej strony nie istnieją żadne ograniczenia dewizowe w stosunku do Niemiec?

Sprawa ta wymaga bezwzględnie wyrównania. Nie jesteśmy gorsi od Szwajcarji i skoro precedens już istnieje, musimy domagać się zastosowania go również i na naszą korzyść.

Schronisko pod Pikujem otwarte

W sobotę dn. 12 stycznia odbyło się uroczyste otwarcie schroniska pod Pikujem, zbudowanego przez Przemyskie Tow. Narciarskie.

Schronisko znajduje się w pobliżu granicy polsko-czechosłowackiej i wznosi się na wysokości 1.100 metrów na najpiękniejszej połoninie w Bieszczadach zachodnich. Posiada ono w swem bezpośredniem sąsiedztwie znakomite tereny narciarskie i jest dogodnym punktem wyjścia na Pikuj, Ruski Put, Starostynę (punktowane do odznaki górskiej PZN.), jako też jest etapem w wycieczkach i rajdach na wschód i ze wschodu do Sianek.

Schronisko to, zagospodarowane cały rok, ma obecnie **35 doskonałych miejsc noclegowych**, a po zupełnem wykończeniu schroniska — co nastąpi jeszcze w tym roku — **ogólna ilość miejsc noclegowych umożliwi blisko stu turystom, równoczesne przebywanie w schronisku.**

Doprowadzenie do końca tej budowy, pomimo wielu trudności, stanowi wielki sukces Przemyskiego Tow. Narciarzy i jego zasłużonego prezesa, prof J. Kolankowskiego.

Organizator wycieczek z Niemiec do Polski — na indeksie

Styczniowy numer wydawnictwa „Das Hotel", organu Międzynarodowego Związku Hotelarzy w Kolonji, ostrzega o swych członków przed stosunkami z biurem podróży „Oberschlesischer Werbedienst Bauman" w Bytomiu, Am Bahnhof 7, które nie wypłaca hotelom należności z racji lokowanych swoich klientów.

Jak wiadomo, biuro Baumana organizowało w r. ub. szereg wycieczek kompensacyjnych z niemieckiego Śląska do Krakowa.

Oprócz wspomnianego biura „Das Hotel" ostrzega również w imieniu swej organizacji wszystkie hotele przed stosunkami z biurem „Agence Madeleine" w Paryżu, Bld. de la Madeleine, oraz „Reisebüro Nordland" w Berlinie, Invalidenstrasse 15.



Nowe szlaki narciarskie

W ostatnich czasach potrzeba wytrasowania i wyznakowania paru szlaków narciarskich w Bieszczadach okazała się niezwykle silną wobec wzrastającego ruchu turystycznego zimowego w tej części Karpat. Trasowanie powyższe polega na przysowaniu danych tras do potrzeb narciarskich (przekrzesanie gałęzi, ewent. niewielkie przecinki leśne i t. p.) i na opatrzeniu ich odpowiedniem znakowaniem. Uczyniono to m. in. ze szlakiem, biegnącym z Widnohy przez Szeroki Wierch — Sopot — Podhorce — na Ciuchowy Dział (barwa niebieska); szlak ten stanowi znakomite połączenie zagłębia naftowego z najważniejszemi ośrodkami Bieszczadów Środkowych.

Dalszą oddaną do użytku narciarzy trasą jest szlak zimowy: Paraszka — Kruszetnica (gdzie ma powstać w przyszłości punkt noclegowy) — Spiczynin — Ciuchowy Dział (barwa zielona); szlak ten łączy zagłębie naftowe ze Skolszczyzną.

W ciągu bieżącego sezonu zimowego przedstawiciele oddziałów P. T. T. i właściwych klubów narciarskich przejdą również inne trasy przyszłych szlaków narciarskich w Bieszczadach oraz w Gorgonach i w Czarnohorze, a w ciągu sezonu letniego 1935 r. szlaki te zostaną przysposobione dla narciarzy i wyznakowane znakami zimowemi (znaki barwne na białem tle przekreślone pionowo tym samym kolorem).

Nowy most na Dunajcu

Staraniem pow. zarządu drogowego w Tarnowie most na Dunajcu w Zgłobicach pod Tarnowem, zniszczony podczas ostatniej powodzi, został odbudowany, a ruch przez most został otwarty.

W ten sposób została wreszcie usunięta wielka bolączka komunikacyjna na tak ważnym szlaku, jak Kraków — Lwów.

Most ma 243 m. długości.



VI Walne Zebranie Nacz. Organizacji Polskiego Przemysłu Hotelowego

odbędzie się w niedzielę 20 b. m. w lokalu N.O. w Warszawie przy ul. Jerozolimskiej 39.

Porządek dzienny:

1) Zagajenie.
2) Wybór Prezydjum.
3) Zatwierdzenie protokułu V Walnego Zebrania.
4) Sprawozdanie z działalności N. O. za 1933 rok.
5) Sprawozdanie finansowe za 1933 rok.
6) Sprawozdanie i wnioski Komisji Rewizyjnej.
7) Udzielenie absolutorjum Zarządowi N. O. za 1933 rok.
8) Budżet na rok 1935.
9) Obecne położenie przemysłu hotelowego, oraz zamierzenia Zarządu N. O. na przyszłość.
10) Wniosek Zarządu o obowiązkowem należeniu do zrzeszenia zawodowego.
11) Sprawa opłaty telefonicznej.
12) Sprawozdanie Niższej Szkoły Hotelarskiej.
13) Sprawozdanie Wyższej Szkoły Hotelarskiej.
14) Wolne wnioski.

TRZY NIEREALNE BILANSE 1934 r.

(W) Tradycja wymaga, aby jednocześnie ze zmianą kalendarza czynić obrachunek z ubiegłego roku. Dlaczego czyni się to właśnie na początku zimy, kiedy sezon zimowy dopiero się rozpoczyna — nie wiadomo. Wystarcza jednak, że bilanse sporządza się w handlu zarówno śledziami, jak rurami, właśnie na Nowy Rok i dlatego „spece" od turystyki również wystąpiły w pierwszych dniach stycznia z „bilansami".

Mamy tu na myśli trzy takie enuncjacje, ogłoszone ostatnio w prasie: niepodpisany bilans w „I. K. C.", drugi w „Turyście i Aucie", podpisany przez p. Karola Jurczyńskiego, trzeci zaś w „Kurjerze Porannym" — pióra p. M. S.

Trzy bilanse dotyczące tych samych „operacyj" różnią się wzajemnie, to też, zgodnie z logiką, przynajmniej dwa z nich są fałszywe, zgodnie zaś z prawem, przynajmniej dwie osoby, które podpisały te fałszywe bilanse, powinny być postawione w stan oskarżenia.

Tak wyglądała rzecz teoretycznie. Praktycznie jednak *ani jeden* z wymienionych bilansów nie odpowiada rzeczywistości, jak to widoczne jest z cytowanych poniżej poszczególnych „pozycyj".

Zaczniemy od „I. K. C.". Pismo to, jak wiadomo, stoi b. blisko Ministerstwa Komunikacji.

A więc przedewszystkiem sam tytuł: „Mimo trudnych czasów — postęp". Oto pierwsza sugestja autora. Postęp! A potem podtytuł: „Państwo, społeczeństwo i przemysł turystyczny we współpracy nad rozbudową turystyki" (Nb. możeby tak raz już skończyć z „rozbudową"? (Ausbau) i zacząć mówić o rozwoju?).

Jaką jest ta współpraca — trudno o tem mówić dziś kiedy wszystko jeszcze jest nietylko nieskoordynowane, ale wyraźnie skłócone. Zaznacza to zresztą sam autor zaraz po wstępnych słowach, pisząc, że „opieka ze strony państwa nad turystyką odbywała się w dalszym ciągu *bez oficjalnej formy współpracy ze społeczeństwem*".

„Opieka nad turystyką ze strony państwa postąpiła w ciągu ostatniego roku znacznie. Proces scalania państwowej gestji w ręku jednego odpowiedzialnego czynnika był widoczny. Jakkolwiek rezultaty nie są jeszcze w pełni zadowalające, to jednak przedstawiają się one o wiele lepiej, niż przed niedawnym jeszcze czasem.

Wydział Turystyki Ministerstwa Komunikacji został pod względem personalnym zreformowany, a realizacji nowych jego planów i zamiarów znajduje się w toku. Trzeba jednak pozostawić zreformowanemu Wydziałowi trochę czasu, nim jego pociągnięcia będą mogły być osadzone".

Autor nie pisze jednak o żadnych konkretnych wynikach opieki państwowej, bo chyba nie można za nie uważać bezustannej reorganizacji Wydziału Turystyki, i to prowadzonej ciągle pod kątem zmian osobistych. Słusznie twierdzi autor, mówiąc, że należy zreformowanemu wydziałowi pozostawić nieco czasu na wykazanie rezultatów, ale poco w takim razie sam *z góry* już określać je jako dodatnie?

Czy do tej samej dodatniej kategorji należy stwierdzenie faktów, że

„Opieka ze strony państwa nad turystyką w Polsce odbywała się w dalszym ciągu bez oficjalnej formy współpracy ze społeczeństwem. Rada turystyczna, o której utworzeniu mówiono od wielu lat, nie powstała — i niewiele też zastanawiano się nad koniecznością powołania jej do życia".

Możemy stwierdzić, że jest wprost przeciwnie. Rada Turystyczna, jako forma samorządu turystycznego, będąca odpowiednikiem „rad" w innych dziedzinach życia gospodarczego Polski, jest instytucją konieczną, nad potrzebą, której wogóle się już nie dyskutuje. Zaznaczenie mimochodem, że nie wiele o niej myślano, nie oznacza zwrotu na lepsze.

„Współpraca rządu z organizacjami społecznemi była bardzo wydatna".

pisze autor, nie wyjaśnia jednak z *któremi* organizacjami i na czem praca ta polegała. Jeżeli należy się tu domyślać, że chodzi o współpracę z towarzystwami turystycznemi, to oświadczenie to jest *rewelacją*, towarzystwa bowiem nic o niej nie wiedzą.

Sprawa programu inwestycyjnego, jak przyznaje autor, bardzo niewiele postąpiła naprzód.

Ta pozycja w bilansie jest prawdziwa. Nieprawdziwem jest natomiast twierdzenie, że kierunek propagandowy doznał wybitnego wzmocnienia w ostatnich czasach. O ile nam wiadomo, wydano ostatnio tylko plakat propagandowy i drugi numer „Turysty". Plakat jest wprawdzie dobry, a „Turysta", jak już pisaliśmy, zredagowany starannie. Czy jednak *jeden* plakat i *jeden* numer wydawnictwa mogą być uważane za „wybitne wzmocnienie" propagandy? Autor chyba nie miał tu na myśli wydawnictw tego rodzaju, jak osławiona broszura p. Zielińskiego lub „Pochód Krzyżowy" TKN'u, finansowanych zresztą przez Min. Kom.

O nowych terenach autor pisze:

„Otwieranie nowych terenów turystycznych i kierowanie uwagi na nie stanowiło poważny przedmiot zabiegów czynników oficjalnych. Pociągnęło to za sobą brak skoncentrowania energji i środków na terenach o wybitnych walorach turystycznych, a dojrzałych już do obsługi masowego ruchu wewnętrzno - krajowego, tudzież i turystyki cudzoziemskiej. Miało to swe ujemne skutki, których nie można nie doceniać".

Przyznajemy, że ustępu tego nie rozumiemy. W jaki sposób „poważny przedmiot zabiegów czynników oficjalnych" mógł pociągnąć za sobą „brak skoncentrowania energji i środków na terenach o wybitnych walorach turystycznych" jest dla nas zagadką. Wynikałoby z tego, że w Polsce znajduje się tylko jedna mała grupka ludzi pracujących na polu turystyki, która bywa przerzucana z jednego miejsca na drugie, a skoro tylko opuści miejsce, na którem się znajdowała, natychmiast zaczyna się tam „bałagan". Wygląda to tak, jak gdyby dajmy na to redaktor turystyki w jakiemś piśmie, będący jednocześnie „specem" jakiegoś ministerstwa, tworzył bałagan w ministerstwie, znajdując się chwilowo w redakcji i odwrotnie. Tendencja tego zwrotu jest jasna: nie tworzyć nowych terenów. A tendencja pp. wiceministra Bobkowskiego, b. premjera A. Prystora, wiceministra gen. Kasprzyckiego i innych przedstawicieli władz jest odwrotna i słuszna: tworzyć jak najwięcej nowych terenów!

O lokalnych związkach propagandy pisze autor, że opierają się one na kruchych podstawach finansowych, sprawa pociągów popularnych „właściwie do dzisiejszego dnia nie jest jeszcze pozytywnie rozwiązana", chłopska turystyka „nie jest ani moralna ani gospodarczo uzasadniona", propaganda turystyki wewnętrznej „pozostawiała dużo do życzenia", „eksploatacja wyjazdów zagranicznych nie zawsze stała na poziomie zasad turystyki wymiennej oraz racjonalnej kalkulacji podróżniczej", „zdrojowiska, uzdrowiska i letniska przeszły w r. 1934 okres b. krytyczny", „sprawa biur podróży w Polsce wymaga jeszcze usilnej pracy".

Gdzież więc są te dodatnie pozycje, które wpływają na pozytywne kształtowanie się „bilansu"?

Dalej następuje znowu fałszywa pozycja:

„W dziale przemysłu hotelowego rok miniony był oczywiście mniej, niż przeciętny".

W rzeczywistości jest wprost przeciwnie. Jak to już „W. T." pisały, rok ubiegły był dla hotelarstwa cokolwiek lepszy od ubiegłego.

W reformie autobusowej autor widzi krzywdę „szarego człowieka" — dotychczasowego przedsiębiorcy autobusowego, zlikwidowanego przez ustawę koncesyjną.

Słuszne negatywne stanowisko zajmuje autor w dalszym ciągu w sprawie zniesienia zniżek indywidualnych, pisząc:

„Jeżeli idzie o organizacje turystyki czynnej, to rok ubiegły zaliczyć one mogą do okresu lat krytycznych tak w odniesieniu do środków materjalnych, jak i ekspansji członkowskiej. W związku bowiem z reformą taryfy kolejowej nastąpiła likwidacja indywidualnych zniżek turystycznych, któremi dysponowały w większości instytucje turystyki czynnej. Ponieważ społeczeństwo nasze zrzesza się bardzo niechętnie, a czyni to tylko w widoku bezpośrednich korzyści materjalnych — przeto we wszystkich niemal organizacjach turystyki czynnej nastąpił ubytek członków. Jest to równoznaczne z obcięciem wpływów finansowych. Niezależnie od bezpośrednich, objaw ten ma swe złe konsekwencje pośrednie, gdyż towarzystwa turystyki czynnej nie mogły wykonać wielu ważnych zadań. Ponadto także ogólna ekspansja turystyczna i propaganda ruchu wycieczkowego zostały zahamowane".

Nie wie tylko autor, że Ministerstwo Komunikacji stara się drogą subwencyj wyrównać towarzystwom straty materjalne, powstałe wskutek ubytku członków. A jako „spec" powinien o tem wiedzieć!

Z objawów dodatnich notuje autor... sukcesy polskich wypraw o charakterze sportowo - odkrywczym oraz tworzenie się związków mających na celu tworzenia warunków dla uprawiania turystyki, stawiając, oczywiście, jako wzór T. K. N. Są to te same związki, które autor poprzednio określił jako... posiadające kruche podstawy finansowe.

Z szeregu zacytowanych ujemnych pozycyj tworzy autor bilans... dodatni, kończąc go słowami:

„Wynik pracy ostatniego roku — uwzględniając krytyczne naogół warunki materjalne i rzeczowe — uznać trzeba naogół za pozytywny. Nie zamykając oczu na istotne jeszcze braki oraz na konieczność naprawy wielu zagadnień, sądzimy, iż zeszły rok może być słusznie uważany za zaczątek konsekwentnej i przemyślanej już akcji. Przeszliśmy pewien okres „ząbkowania"; z naszej turystycznej kuchni ubywa powoli coraz więcej przeszkadzających sobie kucharzy. W naturalnej selekcji pozostają przy pracy ludzie, widzący coraz jaśniej cel przed sobą oraz zdający sobie sprawę z metod, jakiemi można ten cel osiągnąć".

Jest to optymizm t. zw. urzędowy, zupełnie nierealny. Jak na „zaczątek" nie rokuje on żadnych dobrych nadziei.

Okres „ząbkowania" bynajmniej jeszcze nie skończył się, a wyrywanie turystyce trzonowych zębów aby je zastąpić przez... mleczne, nie wydaje się odpowiednim dla „naszej" turystycznej kuchni, gotującej coraz twardsze i trudniejsze do zgryzienia potrawy. Prawda, że starych kucharzy usuwa się, ale zato angażuje się coraz więcej nowych, którzy jednak dotychczas nie ugotowali ani jednej smacznej, zdrowej i taniej potrawy.

W takich warunkach tak samo trudno jest mówić o metodach celowych, jak o pozytywnym bilansię, składającym się z samych ujemnych pozycyj.

* * *

P. K. Jurczyński rozpoczyna swój bilans od uzdrowisk, twierdząc, że wskutek złej polityki w stosunku do przyjezdnych „klientela odpadła. Pojechała do dworów, albo ulokowała się w uzdrowiskach położonych opodal miejsca swego zamieszkania. Fakt ten, jest jaskrawym dowodem zaniedbania owej właśnie buchalterji przez uzdrowiska. Nabywca-klient, miał przeznaczoną przez siebie pozycję pieniężną na wydatki wakacyjne. Zapytał o ceny w pensjonatach, dodał do tego koszta przejazdu, opłaty przeróżnych taks, dopłaty i t. d.; doszedł do przekonania, że nie może jechać, bo mu jego budżet na to nie zezwala. Szukał innego źródła. Znów obliczenie: kolej do Kikutkowa kosztuje dużo, ale opłata za pobyt mniejsza. Wszystko razem zliczone zmieściło się w ramach budżetu i pojechał do dworu... Klientela, która w obecnym roku pojechała do dworów i wróciła z nich zadowolona, na długie lata jest stracona dla uzdrowisk. Chyba, że nastąpi tam oczekiwana przez wszystkich sanacja cen i nastrojów, a ta, mam wrażenie, jest możliwa przy nowych ludziach, przy nowych właścicielach pensjonatów, którzy wnosząc nowe pomysły i nowe metody postępowania z klientelą, przedewszystkiem nie będą „odbijali" kilkoletnich strat na kieszeniach przybyłych".

Autor miesza tu dwa pojęcia: uzdrowiska i pensjonatu. O ile z faktem istnienia wypadków lichwy pensjonatowej należy się liczyć, o tyle znowu o żadnym wyzysku ze strony zarządów uzdrowisk niema mowy. Zarządy w r. ub. pracowały deficytowo, ale tanio i sumiennie.

Słusznie zwraca autor uwagę na conajmniej dziwne licytowanie się biur podróży w cenach wycieczek i osobach, stojących na ich czele.

„Tu rzucały się w oczy śmieszności. Czternastodniowa pielgrzymka pod „osobistem kierownictwem ks. Biskupa X", jak mówiło ogłoszenie, urządzana przez jedno z biur podróży, kosztowała 900 zł., a taka sama o analogicznym programie, tylko „pod osobistem kierownictwem" innego ks. Biskupa i urządzana przez inne biuro była znacznie tańsza. Tak samo w charakterze „form" dla dwóch stołecznych biur podróży występowały prowincjonalne „akcje katolickie". Mam wrażenie, że fakty takie nie powinny mieć miejsca i rażą one nawet nie-katolików. Książę Kościoła czy charytatywna akcja katolicka nie może być używana za przynętę dla zdobycia klienteli i tą drogą nie wypada zdobywać popularności".

Powiedzmy sobie otwarcie, czego autor nie domówił: prym w tej „działalności" trzymają „Francopol" i „Wagons Lits-Cook".

Traktując naogół jako dodatni objaw wycieczki zagraniczne, p. K. J. pisze o wycieczkach do Sowietów:

„Do Z. S. R. R. odbyło się kilka wycieczek zbiorowych (4) za paszportami ulgowemi. Obesłanie — średnie. Możność zwiedzenia tego kraju jest niezwykłą atrakcją, jednak wycieczki nie mogą liczyć na większą frekwencję z powodu wysokich cen. Zryczałtowane koszty pobytu (np. za 5 dni 165 zł.), a nadewszystko drożyzna przejazdów kolejowych w Z. S. R. R. uniemożliwiają większości turystów odbycie wycieczki. Uciążliwe starania o wizę, 4 fotografje i wypełnienie formularza, oraz trzytygodniowe oczekiwanie na odpowiedź, czy władze sowieckie raczą wpuścić turystę — nie są również przynętą".

O trudnościach paszportowych pisze autor, że „w sferach miarodajnych kiełkuje myśl zreformowania opłat za paszporty zagraniczne. Projekt przewiduje większe zróżniczkowanie cen w stosunku do czasokresu ważności paszportu. O ile projekt przejdzie, to w zbliżającym się roku będziemy mogli za 30 zł. paszportem miesięcznym wyjechać zagranicę w dowolnym — nie zmonopolizowanym kierunku".

Należy bezwarunkowo zgodzić się z autorem, kiedy ten, wspominając o turystyce na Wiśle pisze o „Vistuli":

„Ruch turystyczny na falach modrej Wisły wzrasta, po maleńku ale wzrasta. Jeżeli nie stał się on popularnym, to wina leży po stronie zarządu spółki „Vistula". Szwankuje propaganda, za którą nie można uważać nawet największych ogłoszeń w prasie. Ceny za przejazd — tanie, ceny wyżywienia — wysokie, jakość potraw — zła. A co najważniejsze, że turyści na statkach nudzą się. Towarzystwo „Vistula" potrzebuje gwałtownie fachowca, który będzie — duszą ruchu turystycznego. Kilkodniowe wycieczki w dół czy w górę rzeki, week-end'owe, wypoczynkowe, krajoznawcze kombinowane ze zwiedzaniem nadbrzeżnych miejscowości, tańce, brydże, leżakowanie, kina, radja i t. p. to uprzyjemni podróż i sprawi, że „Bałtyk", „Halka", „Francja" i szereg innych statków będą kursowały z wszystkiemi miejscami zajętemi".

Do słów tych należałoby dodać pod adresem „Vistuli" jeszcze życzenie większej punktualności w kursowaniu statków, większej czystości taboru i... mniejszego chamstwa „wilków morskich" sprawujących odpowiedzialne urzędy stróżów i bileterów na przystani warszawskiej.

O wewnętrznym ruchu pisze autor, że „osłabł, ale wycieczki zbiorowe z prowincji do stolicy zwiększyły się pod względem ilości osób i zasięgu miejsc skąd wyruszały. Jeżeli w tym względzie nie było większego ożywienia, to winę przypisać należy zjawisku, że nie usiłowano ożywić tego ruchu żadnemi nowemi hasłami, czy też osobliwościami. Turystyka nasza potrzebuje gwałtownie: kalendarza pociągów turystycznych (t. zw. popularnych) i kalendarza osobliwości poszczególnych ośrodków i miast, które będąc głównemi miastami regjonów turystycznych, będą urządzały w pewnych okresach, tygodniach czy dniach swe święta, tak jak to robi Gdynia od trzech lat i jak zaczęła robić to Warszawa od roku bieżącego. Dajmy przejeżdżającym na te święta jak najwięcej ulg, jak najwięcej wrażeń i możliwości zwiedzenia tego, co godne jest widzenia, a staną się one żywą propagandą więcej wartą, niż setki ogłoszeń".

„Bilans" ten jest naogół słuszny. Cechę ujemną jego stanowi jednak to, że nie jest on wogóle żadnym „bilansem". Autor pominął bowiem w nim wszystkie podstawowe sprawy, w pierwszej zaś linji kolejowe, które stanowią najwięcej bolesne miejsca w organiźmie naszej turystyki.

* * *

Trzeci „bilans", który ukazał się w Nr. 4 „Kurjera Porannego" nosi wszelkie cechy suchej i jednostronnej rejestracji faktów dokonanych oraz niesmacznego wsadzania osobistych komplementów ludziom, którzy mogą się bez nich doskonale obyć. Taki np. „wybitny fachowiec" o którym nic wybitnego nikt nie wie, czuje się napewno trochę zażenowany...

Fakty, jak już zaznaczyliśmy, notuje p. M. S. zupełnie jednostronnie. Inaczej mówiąc — zachwyca się tylko tem wszystkiem, czego już dokonano. Nie przychodzi p. M. S. wogóle na myśl zastanowić się nad rzeczami, które należało dokonać, a których nie zrobiono. Nie mówi również o sprawach, które zostały zrobione źle, a cytując spadek ilości członków w towarzystwach określa go z całym spokojem na *30.000!*

Nie przypuszczamy, aby p. M. S. notowała to ze złej woli. Raczej skłonni jesteśmy twierdzić, że pewnością siebie pokrywa to, czego nie wie. A nie wie bardzo wiele, bo jako dziennikarka fachowa nie wie jakie pisma turystyczne i krajoznawcze wychodzą w Polsce, gdyż mówi tylko o... 2 zeszytach „Turysty".

Nie wie, że w r. ub. ukazał się jak zwykle przepiękny numer „Wierchów", organu tego towarzystwa, które jej zdaniem „straciło 8.000 członków", nie wie, że wychodzi „Ziemia", której macierzysta organizacja również „straciła 8.000 członków" z lekkiej ręki autorki, nie wie, że obydwa te pisma istnieją znacznie dłużej, niż p. M. S. jako dziennikarka, nie wie nic o istnieniu „Auta", „Turystyki i Auta", a wreszcie „Wiadomości Turystycznych", w których sama kiedyś pisywała...

* * *

Trzy „bilansie", a każdy inny. Który z nich jest prawdziwy?

Jeżeli chodzi o ścisłą prawdę, jakiej się wymaga od bezstronnego bilansisty - buchaltera — żaden.

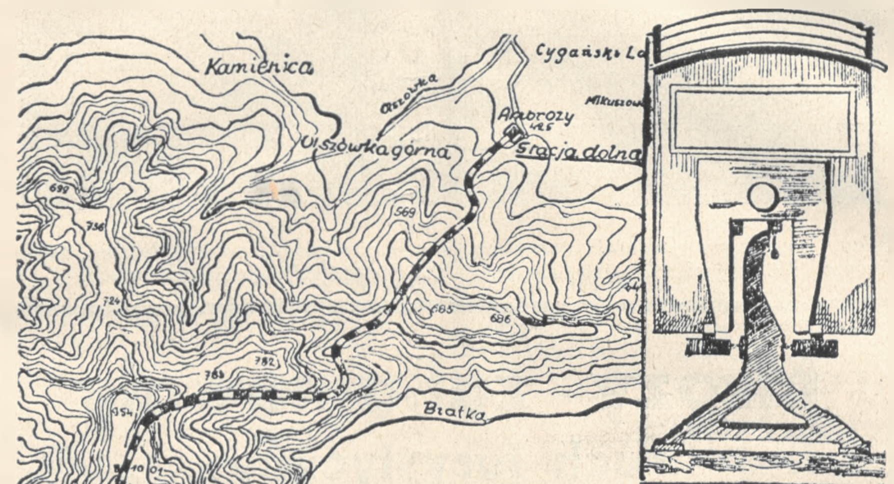
Jeżeli chodzi o licencję poetycką — każdy może być prawdziwy.

Tylko że fakty realne i zjawiska sięgające głęboko w podłoże gospodarcze żadnej licencji nie znoszą.

Dlatego też dobry kierownik „przedsiębiorstwa" wszystkie trzy bilanse niewątpliwie odrzuci.

Nowy pomysł kolejki górskiej

Tym razem w Beskidach Zachodnich



Projekt trasy kolejki górskiej

W Nr. 3665 „Polonji" katowickej czytamy:

„Inż. Opacki z Bielska opracował projekt budowy pierwszej kolejki górskiej w Beskidach. Kolejka ta byłaby nietylko nowością w Beskidach, lecz również stanowiłaby nowość w dziedzinie kolejnictwa górskiego.

Dotychczas stosowano w górach przeważnie kolejki linowe i zębate, przyczem kolejka linowa bardzo często spotyka się z wielkim sprzeciwem ze strony miłośników przyrody. Twierdzą oni, i to słusznie, że kolejki linowe szpecą krajobraz, odbierając mu naturalny urok, zarówno przez maszty, jak i liny, ciągnące się wzdłuż trasy.

Kolejka górska, projektowana przez inż. Opackiego, jest oparta na konstrukcji zupełnie nowej, dotychczas w świecie nie praktykowanej. Należy ona do tej kategorji kolejek adherezyjnych. Drogę jej stanowić miałby tor stalowy, jednoszynowy, wznoszący się na półtora metra nad ziemię, po którym wspinać się będą, z szybkością 5 metrów na sekundę, małe, sześcioosobowe wagoniki, poruszane elektrycznemi motorami. Na załączonych rysunkach podajemy projekt trasy, oraz widok wagoniku przyszłej kolejki górskiej wraz z przekrojem toru.

Dzięki swej konstrukcji oraz wzniesieniu toru na półtora metra nad ziemią, kolejka może być czynna nawet w zimie, mimo opadów śnieżnych.

Jak widzimy z załączonej mapki, kolejka rozpoczynać się ma dolną stacją z miejscowości Ambrozy, zakończenie zaś stanowiłaby stacja górna, na płycie Kamienieckiej, zwanej Szendzielną. W ten sposób Bielsko, począwszy od lasu Cygańskiego, uzyskałoby bezpośdnie połączenie z Szendzielną.

Długość linji wynosić ma około 5 i pół kilometra, którą to przestrzeń przebyćby można w ciągu 20 minut; dotychczas na przebycie tej drogi trzeba 3 — 4 godzin. Budowa kolejki nie oszpeciłaby górskiego krajobrazu beskidzkiego, gdyż niewielkie wagoniki posuwałyby się niespostrzeżenie wśród lasów, okrywających stoki gór beskidzkich. Bielsko natomiast zyskałoby ogromnie, gdyż stałoby się punktem wyjściowym dla wycieczek narciarskich i t. p., które bez wątpienia korzystałyby z tej kolejki. Dalej, Płyta Kamieniecka oraz szczyty beskidzkie stałyby się dostępne dla osób chorych, starszych i dzieci, które dziś nie mogą sobie pozwolić na wycieczki w góry o własnych siłach.

Kolejka, według obliczenia konstruktora, będzie mogła przewieść w ciągu godziny w jedną stronę około 300 osób. Prowizoryczne obliczenie kosztów jej budowy inż. Opacki określa na 300.000 zł. i zapewnia, że całość budowy mogłaby być wykonana z materjałów krajowych i warsztatach krajowych, co dla Bielska i przemysłu polskiego nie jest rzeczą obojętną.

Czy projekt inż. Opackiego będzie urzeczywistniony — przyszłość okaże".

Autora projektu, p. inż. Opackiego z Bielska prosimy o przysłanie nam swej fotografji.

Nieprzyzwoitość

W ostatnich dniach redakcje pism polskich otrzymały z szeregu innych komunikatów również zawiadomienie austrjackiej imprezy „Wiener Ausschuss" o widowiskach organizowanych z okazji „karnawału wiedeńskiego".

W komunikacie tym organizatorzy m. in. zawiadamiają, że otworzyli specjalne biuro propagandy, które rozsyła swoje materjały w językach: niemieckim, angielskim, francuskim, włoskim, węgierskim i czeskim.

Komunikat ten zwróciliśmy nadawcom z następującym listem, rozumie się, w języku polskim:

„Przy niniejszym zwracamy nadesłany nam komunikat prasowy i zaznaczamy że nie rozumiemy powodu, dla którego WPanowie przesłali go nam.

Skoro WPanowie prowadzą propagandę we wszystkich językach europejskich z wyjątkiem polskiego, prawdopodobnie nie zależy Im ani na polskiej publiczności ani na propagandzie w polskiej prasie. Wątplimy też, czy jakiekolwiek polskie pismo zechce w tych warunkach podjąć się propagandy imprezy WPanów".

Sądzimy, że cała prasa polska zajmie podobne stanowisko w stosunku do organizatorów, pragnących polskich pieniędzy, lecz nie potrafiących czy też nie uważających za właściwe zadać sobie tyle fatygi, aby do polskiego czytelnika przemawiać w jego rodzinnym języku i nie uważających naszego języka za równorzędny innym europejskim.

Tegoroczne „Święta turystyczne"

Do najważniejszych imprez w sezonie letnim należą od kilku lat „Święto morza" w Gdyni i „Święto Huculszczyzny", to też stanowią one jedną z głównych pozycyj w kalendarzu imprez turystycznych Polski.

„Święto morza" odbędzie się w Gdyni, podobnie jak w ub. roku, w dniu 29 czerwca, t. j. w święto Piotra i Pawła.

Data Święta Huculszczyzny nie jeszcze ustalona. Przypuszczalnie odbędzie się ono w dniach od 12 do 14 lipca ze względu na to, że w piątek, 12 lipca, według kalendarza gr.-katolickiego, przypada Piotra i Pawła, a w dniu tym odbywa się masowy odpust huculski w Worochcie.

Ponieważ doświadczenie ub. r. wykazało, że koncentrowanie wszystkich uroczystości w jednem miejscu nie jest praktyczne, gdyż w żadnem z letnisk huculskich niema dostatecznej ilości pomieszczeń dla kilkunastotysięcznych tłumów przyjezdnych, istnieje tendencja rozdzielenia „Święta Huculszczyzny" między trzy miejscowości, w szczególności Worochtę, Żabie i Jaremcze; w każdej z nich uroczystości odbywałyby się w innym dniu.

„Święto Gór" ma się odbyć w sierpniu w Zakopanem, dokładna data nie jest dotychczas ustalona.

Legenda o tanich samochodach

Od jednego z czytelników otrzymujemy poniższy artykuł, ilustrujący w interesujący sposób ciekawą sprawę możliwości potanienia samochodów.

Redakcja.

Znajdujemy się w pełni nieoficjalnego strajku klienteli samochodowej.

Główny czynnik, który przeciwdziałał dotychczas intensywnej motoryzacji naszego kraju, jakim był nieodpowiedni stan dróg, zyskał w roku bieżącym niespodziewanego sprzymierzeńca. Jest nim oczekiwanie na samochody w cenie 3 lub 4 tysięcy złotych. Do jakiego stopnia nastrój oczekiwania jest powszechny i głęboko zakorzeniony w danej chwili w umysłach „klientów" samochodowych, świadczą liczne przykłady z życia przedstawicielstw samochodowych w Polsce.

Jeden z przedstawicieli bardzo cenionej w Polsce marki samochodowej, znając nastrój swej klienteli, pozwolił sobie na ciekawy, wielce charakterystyczny eksperyment: Zgłosił się do niego klient, który był zmuszony zmienić swój stary wóz. Przedstawiciel zaoferował mu najnowszy model samochodu, prowadzonej przez siebie marki, przyczem podał cenę niższą od ceny katalogowej, nie obejmującą ani kosztów opakownia, ani cła, ani przewozu, ani kosztów przewozu, ani kosztów handlowych! Jak łatwo się domyśleć, przedstawiciel, podając tę fikcyjną cenę, nie miał zamiaru sprzedania wozu, a jedynie przeprowadzenie ciekawego eksperymentu. Eksperyment się udał: mimo tak „korzystnej ceny", klient oznajmił, iż nie ma najmniejszego zamiaru zapłacenia dwa razy wyższej ceny, niż ta, po której ten samochód będzie można nabyć „jutro". I klient odszedł, dumny, że nie dał się „nabrać"!

Powyższy przykład byłby dość zabawny, gdyby nie był zbyt charakterystyczny: coś podobnego dzieje się, niestety, w umysłach całej klienteli samochodowej. Skutek podobnego nastroju jest jasny. Samochody przestaną kupować.

Tragifarsa z cenami samochodów, które od 10 miesięcy będą zniżone... jutro, trwa zbyt długo, a jest w dodatku podtrzymywana przez szkodliwą akcję prasową niektórych pism, w postaci licznych wzmianek i artykułów, obietnic niezniszczalnych, rozumowań conajmniej nielogicznych.

Oczekuje się powszechnie na zniżkę taryfy celnej, lecz do licha, kto w końcu przeprowadza w niektórych organach prasowych te fantastyczne kalkulacje „tanich cen", jeżeli wiadomem jest, iż nawet całkowite zniesienie cła na sprowadzane z zagranicy samochody, **nie da możności obniżenia cen do poziomu, o którym się wspomina w „fachowych" artykułach, do cen nie spotykanych w żadnem z państw Europy?**

Łatwo się domyśleć, że rząd nie ma zresztą najmniejszej intencji zniesienia (istniejącego w całym świecie) cła na samochody; można nawet śmiało powiedzieć, że nie ma zamiaru obniżenia cła nawet o 1 grosz. Wpływy celne są jednym z najlepszych źródeł dochodu dla skarbu. Zniesienie, lub nawet zniżka, stworzą w budżecie dziury, które trzeba będzie natychmiast łatać, dziury specjalnie niebezpieczne w czasach, gdy budżet jest deficytowy.

Czyżby skarb miał możność znalezienia nowych źródeł podatkowych dla zatkania tych dziur, lub też zechciał w tym celu bardziej jeszcze nacisnąć śrubę podatkową? Niech Bóg uchowa!

Prawdą jest jedynie, że rząd jest skłonny **dyskutować** na temat zniżki cła, żądanej przez kilka państw zagranicznych. Wielce ciekawym jest fakt, że żądania wysuwane są pod naciskiem przemysłowców poszczególnych krajów, **tych samych przemysłowców, którzy u swoich rządów uzyskali ochronę celną na importowane samochody, wyższą jeszcze od naszych stawek celnych.**

Nasz rząd, nie będąc zbyt skłonny do ustępstw, żąda rekompensat dość trudnych do uzyskania od rządów państw, z któremi dyskusja się odbywa.

Należy mieć na uwadze, że pertraktacje zostały zerwane niemal w chwili ich rozpoczęcia, że nasi pełnomocnicy zgodzili się na minimum ustępstw, biorąc za podstawę przyszłych pertraktacyj maksimum żądań. W tych warunkach absolutnie nikt, nawet p. minister, nie może dzisiaj powiedzieć, w jakim stopniu zredukowane zostaną stawki celne (jeżeli wogóle zredukowane zostaną) a tem bardziej nie może być, by ktokolwiek w obecnych warunkach przewidział, kiedy wogóle nastąpi obniżka stawek celnych.

Zastanówmy się jednak, jak się całokształt sprawy przedstawia.

Ewentualna poprawka taryfy celnej będzie stanowiła część nowych traktatów handlowych, które Polska jest mniej lub bardziej skłonną zawrzeć z niektóremi krajami. Sprawa zawarcia traktatu handlowego zaczyna się zwykle od wymiany poglądów przez przedstawicieli dyplomatycznych. Należy to do normalnych obowiązków tych panów. Na podstawie wymiany poglądów dochodzi się do wniosków, iż należałoby się zdecydować na nowy traktat handlowy: z większością krajów znajdujemy się właśnie w tem stadjum wymiany poglądów, z pozostałemi krajami jeszcze do tego momentu nie doszliśmy.

Następny krok: dwa rządy, które doszły do takiego „wniosku", wyznaczają komisje dla studjów, z których każda bada na swoją rękę żądania, które należałoby wysunąć. Opracowuje się jednocześnie argumenty dla obrony żądań. Komisje spotykają się następnie, wymieniają programy, (zwykle nie do przyjęcia przez drugiego kontrahenta) i... rozchodzą się. W takiem właśnie stadjum znajdują się nasze pertraktacje z Anglją.

Następuje przerwa, podczas której trwają długie rozmyślania, przedstawiciele dyplomatyczni medytują, sondują, szukają punktów zaczepienia i, jeżeli Bóg łaskaw — punkty takie znajdują. Historja taka trwa przez wiele miesięcy, poczem ustala się datę spotkania obu komisyj. Wspólne posiedzenia trwają przez szereg dni, poczem komisje rozjeżdżają się bez powzięcia jakiejkolwiek decyzji. Podczas takiej przerwy wre robota zakulisowa „czynników" zainteresowanych.

Ilekroć wyżej opisana historja może się powtórzyć? Któż to może przewidzieć! Bądźmy optymistami i brnijmy dalej. Przypuśćmy, że panowie z komisji zakończyli prace przez porozumienie się „w sprawach zasadniczych": wielką radość i... znów przerwa.

Okazuje się wówczas, że żadna z komisyj nie ma dostatecznych pełnomocnictw, po swoim powrocie muszą parafować ugodę w najdrobniejszych szczegółach, następuje porównanie tekstów komisyj obu kontrahentów i w końcu teksty zostają przedstawione Sejmowi, Senatowi oraz Parlamentowi i Izbie Lordów, jeżeli sprawa dotyczy pertraktacyj z Anglją.

Następują długie debaty za i przeciw, wysuwane są żądania poprawek, następują nowe pertraktacje, później przerwa i wreszcie aprobata całości przez obie strony.

W tym momencie, wielce cierpliwy Czytelniku — nowy traktat nie wchodzi jeszcze w życie, lecz ustala się datę, w której mógłby wejść po uwzględnieniu ogólnej sytuacji, a nawet po uwzględnieniu interesów strony... trzeciej.

Konia z rzędem temu, kto potrafi choćby w przybliżeniu przewidzieć, jaką będzie ta mistyczna data. Jeżeli dotyczyćby to miało traktatu z Anglją tylko, z którą pertraktacje mamy najdalej posunięte, można uważać, że mniej więcej jedna dziesiąta tej ciężkiej drogi została przebyta, a kiedy dojdziemy do mety? Może w 1936 r., a może... znacznie później.

H.

Prace Międzynarodowego Związku Hotelarzy

W dniu 9 listopada odbyło się posiedzenie zarządu Związku w biurach amerykańskiego związku hotelarzy. Ogółem przybyło 48 delegatów, reprezentujących: Egipt, Belgję, Danję, Niemcy, Francję, Grecję, Anglję, Holandję, Włochy, Japonję, Monaco, Czechosłowację, Stany Zjednoczone A. P. i Kanadę.

Zebranych powitał p. Georges Sweeney, wiceprezes Związku z ramienia USA. Przewodniczył zebraniu prezes A. I. H. — C. Pinchetti. Przemówienia i referaty wygłaszane były w języku angielskim. Generalny sekretarz, p. Mellor, zdał sprawozdanie oraz omówił sprawy podatkowe i prawne z ostatniego pięciolecia w 20 państwach. Przedstawiciele poszczególnych organizacyj omówili żądania i usprawnienia w dziedzinie prawodawczej i zawodowej swoich krajów.

Prezydent Pinchetti omówił szczegółowo: możność swobodnego podróżowania, międzynarodowe ograniczenia dewizowe, oraz prace nad traktatami handlowemi. W koleżeńskim i rzeczowym omówieniu tematów zjazd doszedł do przekonania, że nadmierne opłaty paszportowe i wizowe prowadzą tylko do wzajemnego zaostrzenia stosunków. Z drugiej jednakże strony przyjęto ze zrozumieniem do wiadomości kryzys walutowy w poszczególnych państwach, w wyniku którego rozpoczęte zostały pertraktacje, które w konkluzji doprowadzić mają do utworzenia clearingu turystycznego. Do opracowania tego projektu wybrani zostali prezes C. Pinchetti, sir Francis Towle oraz p. Fritz Gabler z Heidelbergu. O stosunkach z biurami podróży zdał sprawozdanie delegat z Francji p. Ferreyrolles. Poruszona sprawa kształtowania się cen wykazała jednomyślność przedstawicieli wszystkich krajów. Prezes Pinchetti omówił sprawę organizacyjnego rozwoju systemu korporacyjnego we Włoszech, p. Gabler sprawę ustawy o popieraniu pracy narodowej. Amerykanie omówili sprawy nowoczesnych metod propagandowych w hotelarstwie, uproszczonej księgowości hoteli oraz statystyki ruchu hotelowego, opracowanego przez wydział hotelarski w uniwersytecie Cornella w Ithaca. Włosi i Francuzi omówili sprawy oprocentowania kapitałów.

Przy pierwszych wyborach na prezesa Związku na następne 3-lecie 1935—1938 wybrany został jednogłośnie sir Francis Towle z Londynu, którego wybór zatwierdzić ma ogólne zebranie w maju 1935 r. w Brukseli.

Propozycja sir Towlera, aby siedziba związku znajdowała się każdorazowo w miejscu zamieszkania prezesa, została przyjęta.

Kolejne posiedzenie Zarządu odbędzie się na zaproszenie zjednoczonego związku niemieckiego przemysłu hotelowego jesienią r. b. w Berlinie, następne zaś, wiosenne, w 1936 r w Kairze.

Pod koniec zdano jeszcze sprawozdanie z sytuacji prawnej hoteli w Ameryce.

Posiedzenia zarządu odbywały się, na zaproszenie amerykańskich hotelarzy, w różnych hotelach. Delegaci spędzili weekend w Atlantic City, gdzie byli gośćmi miejscowego związku hotelarzy. Jednocześnie z posiedzeniem zarządu związku odbyło się otwarcie wystawy przemysłu hotelowego.

Na cześć delegatów wydane zostały bankiety nietylko przez członków amerykańskich, ale również przez wiele innych organizacyj.

Piętnastolecie komunikacji powietrznej

W roku bieżącym mija 15 lat od zaprowadzenie pierwszych linij regularnej komunikacji powietrznej.

Patrząc z dnia na dzień na postęp lotnictwa, nie zdajemy sobie sprawy, w jak błyskawicznem tempie rozwija się ono i jak olbrzymie postępy już osiągnięto. Przypomnijmy sobie rok 1903-ci gdy bracia Wirght po raz pierwszy „dosiedli sztucznego ptaka", wyposażonego w silnik spalinowy, dokonywując lotu, trwającego 59 sekund. Przecież to zaledwie kilka lat minęło od tych epokowych wydarzeń, a już cały świat pokryty jest gęstą siecią komunikacji powietrznej; niemal do każdego zakątka kuli ziemskiej dostać się można drogą powietrzną. Statek powietrzny nie zna przeszkód, może latać dniem i nocą, ponad najwyższemi górami i najobszerniejszemi oceanami.

Zarejestrowane obecnie wyczyny statków powietrznych (samolotów, wodnopłatowców, sterowców i balonów) stwierdzają, iż latać one mogą dniem i nocą z szybkością ponad 700 km. na godzinę, mogą się wzbić w powietrze ponad 16.000 m., mogą unieść ponad 80 ton ładunku, mogą jednym lotem przebyć przestrzeń ponad 10.000 km., mogą utrzymywać się w powietrzu bez potrzeby uzupełniania materjałów pędnych około 90 godzin, mogą w locie zaopatrywać się w potrzebne materjały pędne i latać bez przerwy 554 godzin (23 dni i 2 godz.).

Komunikacja powietrzna w ciągu pierwszych 15 lat swego istnienia rozwinęła się również bardzo szybko. Używane początkowo dla celów komunikacyjnych samoloty znacznie różniły się od dzisiejszych wygodnie urządzonych limuzyn. Były to aparaty pozostałe z wielkiej wojny; pasażerowie — entuzjaści — siedzieli na workach pocztowych w miejscu przeznaczonem przez konstruktora na karabin maszynowy. Dziś wymagamy od samolotu tego samego komfortu, jaki zapewnia nam kolej. Wszystkie te postulaty technika wypełniła; latają sleepingi i wagony restauracyjne, odbywamy podróże powietrzne wygodnie i bezpiecznie.

Po 15-tu latach, które dzielą nas od założenia pierwszej linji komunikacji lotniczej, a dniem dzisiejszym, kiedy świat cały jest pokryty gęstą siecią gościńców powietrznych, żegluga powietrzna nietylko zajęła w dziedzinie komunikacji obok kolejnictwa, automobilizmu i żeglugi wodnej, poważne miejsce, ale, dzięki swej niedostępnej dla innych środków lokomocji szybkości, wysunęła się na plan pierwszy, stając się najpoważniejszym czynnikiem zbliżenia świata.

BOHDAN TEOFIL LEPECKI.

Reportaż z podróży po Włoszech

Czarne koszule czuwają...

Wprawdze „wszystkie drogi prowadzą do Rzymu", wolałem jednak wybrać najkrótszą. Jadę przez Berno Morawskie, Wiedeń. Po dwudziestu kilku godzinach jazdy, jestem już na granicy włoskiej, w Tarvisio.

Do wagonu wchodzi kilku młodych ludzi w czarnych koszulach. Oglądają nas dokładnie, z wytężoną uwagą, jakby chcieli prześwidrować nam mózgi i wydrzeć skryte w nich tajemnice. Wiem już, że jestem w Italji — kraju, gdzie zadano pierwszy cios demokracji zachodnio - europejskiej.

Długie i mozolne badanie paszportów. Od obywateli polskich wizy nie są wymagane, więc „studja" nad dokumentami polegają wyłącznie na stwierdzeniu, czy ich posiadacze nie figurują na listach „podejrzanych", t. j. takich, którzy w czemkolwiek zaszkodzili, lub mogliby zaszkodzić faszyzmowi.

Okazuje się, że jestem czysty jak łza. Zwracają mi paszport — mogę swobodnie podróżować po krainie czarnych koszul.

Wyciągam się na ławce doskonałego polskiego wagonu (Warszawa ma bezpośrednie połączenie z Rzymem) i usiłuję zasnąć. Daremny trud. Ledwo zmrużyłem oczy, gdy ktoś otworzył gwałtownie drzwi, przyjrzał mi się bacznie, poczem zamknął je z większym jeszcze trzaskiem i udał się na lustrację następnych przedziałów. To przydzieleni do pociągu czarni milicjanci badali jak sie zachowują cudzoziemcy, wpuszczeni do Włoch. Operacja ta powtórzyła się w krótkich odstępach czasu kilka razy. Zniecierpliwiony zamykam drzwi na zatrzask, zapuszczam rolety i zasypiam na dobre. Przez sen słyszę, jak ktoś gmera przy drzwiach, dobija się. Nie chcę otwierać... Konduktor skontrolował już mój bilet, niema więc legalnego powodu do niepokojenia mnie. Głosy za drzwiami milkną.

Koło Florencji dostaję towarzysza podróży — sympatycznego staruszka, emerytowanego profesora gimnazjalnego. Znał kilka języków, więc rozmowa potoczyła się wartko. Z początku krępował się nieco, ale później, obejrzawszy się przezornie na wszystkie strony i stwierdziwszy, że nikt za drzwiami nie podsłuchuje, zaczął opowiadać o sytuacji we Włoszech.

— Rząd faszystowski, — mówił — robi wszystko co może zrobić solidny rząd, aby wydźwignąć Włochy z kryzysu gospodarczego, ale — jak dotychczas — usiłowania te nie dają należytych rezultatów. W chwili obecnej mamy już, według danych oficjalnych, zgórą miljon bezrobotnych, nie licząc zbytecznych ludzi na wsi, nigdzie nie rejestrowanych, a niepotrzebnie marnujących czas na małych kawałkach ziemi, które z równem powodzeniem mogłyby być uprawiane przez znacznie mniejszy personel pracowniczy. Do bezrobotnych winniśmy również doliczyć 300,000 milicjantów faszystowskich. Ludzie ci nie robią absolutnie nic. Bo czyż można nazwać pracą chodzenie po pociągach i kontrolowanie, czy konduktor dobrze dziurkuje bilety, lub czy zbyt gorący pasażer, nie ściska równie namiętnej dziewczyny? Na każdej stacji włóczą się ich dziesiątki, dublując najmizerniejszego nawet funkcjonarjusza kolejowego, doprowadzając system szpiegostwa do precyzji, znanej tylko chyba w dawnem neapolitańskiem państwie Burbonów.

Na jednej ze stacyj wchodzi roznosiciel i przynosi plik gazet. Starzec wziął do ręki jedną z nich, pokiwał smutnie głową i rzekł:

— Prasa nasza była kiedyś wzorem dla pism całego świata. Już Hipolit Taine, zwiedzający nasz kraj przed siedemdziesięciu laty, kiedyśmy byli jeszcze narodem analfabetów, chwalił nasze dzienniki. A oto spójrz pan co się z niemi stało! Wszystkie gazety piszą o jednem, wszystkie robią niesmaczną i płaską reklamę faszyzmowi. Nawet z zagranicy podaje się tylko to, co jest dogodne dla regim'u. Tak nas znudziły nasze dzienniki, że my — inteligenci — czytamy przeważnie pisma francuskie, które na szczęście, za wyjątkiem gazet radykalnych, są jeszcze do Włoch dopuszczane. Popyt na nie jest tak wielki, że popołudniu trudno już nabyć w kioskach poczytniejsze gazety francuskie.



„Czarne Koszule" witają Mussoliniego.

Wziąłem pismo z rąk profesora i czytam spis zawartych w niem artykułów:

„Il duce annuncia alla folla acclamante dei rurali che fra un anno sarà inaugurata la nuova Provincia di Littoria", „L'elogio e l'incitamento di Mussolini ou coloni", „La trasvolata dell'Atlantico del Nord dall'Islanda al Labrador descritta da S. E. „Balbo", „La consegna della laurea ad honorem in ingegneria al Maresciallo Italo Balbo", „Federazione Provinciale Fascista" (bogata kronika). Jak na jeden numer *„Gazzetta di Venezia"* to chyba dosyć. Innych artykułów, prócz nudnych wypocin serwilistycznych, prawie niema.

Rozgadałem się z moim staruszkiem na dobre.

— Niech mi pan powie — pytam — dlaczego właśnie we Włoszech, a nie w hyperkapitalitycznych Stanach Zjednoczonych, lub rentjerskiej Francji, zaatakowano naprzód liberalizm? Przecież sprzeczności, tkwiące w ustroju opartym na wolnej konkurencji, uwvdatniają się silniej w krajach o większej koncentracji kapitału.

— Proszę pana — zaczął mój interlokutor — sięgnijmy nieco w przeszłość. Koło 1918 roku liberalne aż do tej pory i demokratyczne mieszczaństwo włoskie, nie miało już nic do zyskania. Walka z duchowieństwem i arystokracją stała się bezcelową i zbyteczną. Trzeba było skupić wszystkie siły, ale nie do walki z duchami przeszłości, lecz z wrogiem, który coraz śmielej zaczynał zachodzić z lewej flanki, t. j. z *radykalistami robotniczymi*.

W momencie decydującej rozgrywki szuka się przyjaciół. W ciągu 50 lat, od chwili objęcia władzy przez liberalną dynastję sabaudzką, duchowni i szlachta przystosowali sie do istniejących stosunków. Warstwy te straciły szereg przywilejów, ale w dużej mierze zachowały mocną pozycję materjalną i wpływy wśród ludu, zwłaszcza wiejskiego. Mieszczaństwo wyciągnęło dłoń do pokonanej przez siebie przeszłości.

Stworzenie jednolitego frontu ludzi posiadających wymagało zmiany dotychczasowej taktyki. Parlament, jako narzędzie do zdobycia praw dla stanu średniego, był rzeczą dobrą, w momencie jednak walki na noże z radykalizmem, stał się przeżytkiem, szkodliwym dla mieszczaństwa. Powstała partja faszystowska i przystąpiła natychmiast do rozbijania przeżytych form ustroju liberalnego.

Walka nie była łatwa. Toczyła się blisko cztery lata i obfitowała w dramatyczne momenty. Ostatecznie, w chwili dla siebie dogodnej, czarne koszule pomaszerowały na Rzym i owładnęły Italją.

Pyta pan dlaczego faszyści zwyciężyli? Proszę pana, proletarjat włoski był zbyt podzielony. Pewne jego warstwy, zwłaszcza robotnicy fabryczni, dosyć energicznie walczyły z czarnemi koszulami. Na wystawie Rewolucji Faszystowskiej w Rzymie, znajdzie pan wiele dowodów, jak zaciekle opierały się naporowi wroga i ilu męczenników przysporzyły faszyzmowi. Ale był i inny proletarjat — zależny od cudzoziemskich turystów, miljonami napływających do naszej ojczyzny; od pielgrzymów odwiedzających świętości watykańskie. Ten proletarjat (i wszyscy ludzie pośrednio, lub bezpośrednio od jego dobrobytu zależni), wzdrygał się na myśl o trjumfie lewicy i masowo zaciągał do legjonów faszystowskich.

Pozatem mieszczaństwo nasze posiada tradycje tysiącletnie. Miasto Rzym rządziło ongiś światem, a i teraz jest jeszcze stolicą duchową setek miljonów katolików. Wenecja, jak dziś Brytanja, władała ongiś morzami. Florencja wydała więcej artystów, niż całe państwa. Tak piękne tradycje dodają odwagi.

Kościół, po okresie wahań, również poparł ruch faszystowski. Liberalizm się przeżył, radykalizm — to wróg śmiertelny, pozostaje faszyzm, który rozwiesza znów krzyże, rugowane ongiś przez liberalistów masońskich.

Proletarjat nie wytrzymał naporu i temu zawdzięczamy częste wizyty ubranych na czarno dżentelmenów w naszym przedziale, zakończył starzec swoje obszerne wywody.

Dojeżdżaliśmy do Rzymu. Na peronie, jak czarne plamy, widniały sylwetki czekających na przybycie pociągu strażników faszystowskich. Jedni opiekunowie nas żegnali, drudzy wyciągali już do nas swoje stęsknione ramiona.

Koło północy znalazłem się w maleńkim hotelu w śródmieściu. Jeszcze nie otworzyłem ust, kiedy gospodyni poprosiła mnie o paszport. Zasiedliśmy przy biurku, aby mozolnie wypełniać niezliczone rubryki karty meldunkowej. Nad niektóremi rubrykami toczyliśmy ożywione dyskusje. Wreszcie praca już skończona i można się udać na spoczynek. Zmęczony czterdziestogodzinną podróżą, zasypiam momentalnie. Nagle budzi mnie łomot do drzwi. Napół nieprzytomny wstaję i otwieram. Widzę posługacza.

— Czemuż budzicie mnie po nocy! — wołam ze złością.

— Niech pan daruje, ale zapomniał pan napisać na karcie meldunkowej imienia i nazwiska panieńskiego matki, a my musimy kartę zaraz zanieść na policję.

Klnąc na czem świat stoi, wypełniłem ołówkiem pustą rubrykę.

Nad ranem, kiedy spałem jeszcze w najlepsze, znów budzi mnie dobijanie się do drzwi. Ze wściekłością, klnąc po polsku, zrywam się z łóżka.

— Czegóż u djabła chcecie jeszcze ode mnie?

— Policjant mówił, żeby pan łaskawie pofatygował się do kwestury.

Idę, czekam w ogonku i przekonuję się wreszcie, że chodzi i jakieś drobiazgi bez znaczenia.

Wracając, przechodzę przez plac na którym mieszka szef rządu. Mówią, że co piąty człowiek, spacerujący na placu, to policjant, co drugi — to szpieg. Nikt się tu nie rozgląda, ani nie zatrzymuje. Trzeba maszerować ze spuszczonemi oczyma, jak skromna pensjonarka przed gimnazjum męskiem.

Klnę na tutejsze porządki i myślę:

— Co też ci socjaliści polscy mówią, że Polska jest krajem faszystowskim. Jedna wycieczka do Rzymu przekonałaby ich, że kraj nasz — to oaza wolności w porównaniu z Włochami. A możeby tak zorganizować dla nich taką wyprawę?

*

Po wyjściu z kwestury nabrałem jednak lepszego humoru. Zaimponowało mi miasto, szczycące się tradycją dwudziestu kilku wieków. Ciekawe wrażenia napływały szeroką falą. Ale o tem pomówimy innym razem.

W następnym numerze dalszy ciąg p. t.

RZYM MUSSOLINIEGO

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.
WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE Nr. 2.

AUTOMOBILIZM

Tegoroczny „Raylle Monte Carlo"

Przez Polskę przejedzie 28 wozów

W dniu 19 b. m. nastąpi start do 14 z rzędu zjazdu automobilowego gwiaździstego do Monte Carlo. W r. b. weźmie udział w tym zjeździe rekordowa liczba uczestników, mianowicie 166. Uczestnicy ci wybrali 14 rozmaitych punktów, z których wystartują w dniu 19 b. m., aby w dniu 23 b. m. przybyć do Monte Carlo. Najdalszy punkt startu jest odległy od stolicy księstwa Monaco o 4072 klm., najbliższy zaś o 1496 km. Na przeważnej części trasy wymagana jest przeciętna szybkość 40 km. na godz. na ostatnim zaś tysiącu kilometrów nawet 50 km. na godz.

W przeciwieństwie do lat ubiegłych obecnie przewidziano część miejsc startowych, których obranie powoduje, w razie przybycia punkualnego do mety, przyznanie maksimum punktów t. j. 1000. Najbardziej odległy punkt, mianowicie o 4072 km. t. j. Palermo wybrało 35 uczestników. Trasa z Palermo prowadzi przez Rzym, Padwę Lajbach, Wiedeń i Strasburg do Monte Carlo. Trasa ta jest stosunkowo łatwiejszą, gdyż uczestnicy nie mają ośnieżonych i zalodzonych dróg. Ta natomiast ewentualność grozi uczestnikom, którzy startują we Wschodniej Europie, lub na północy.

Bardzo mało kierowców wybrało tym razem Ateny, jako miejsce startu. Trasa z Aten, wynosząca 3786 km. prowadzi przez kraje bałkańskie, Belgrad, Wiedeń, Strasburg do Monte Carlo i jest bardzo trudna. W latach ub. uczestnicy, wybierający tę trasę padali ofiarą złych dróg i wielkich mrozów. Być może, że to podziałało tak odstraszająco.

Natomiast wielu amatorów zdobyło sobie tym razem szwedzkie miasto Umea (odległość 3784 km. przez Sztokholm) i norweskie Stavanger (3700 km. przez Oslo). W miejscowościach tych startuje 32 (w Umea) wzgl. 29 (w Stavanger) kierowców. Obydwie te trasy łączą się w Kopenhadze, a potem prowadzą przez Hamburg, Hannover, Brukselę, Paryż, Lyon do Monte Carlo.

1000 punktów daje również start w Bukareszcie i Tallinie. Kierowcy startujący w Bukareszcie pojadą przez terytorjum polskie, mianowicie przez Lwów i Warszawę, a następnie przez Pragę, Frankfurt nad Menem Strassburg, Lyon do Monte Carlo. Trasa ta wynosi 3772 km.

Również kierowcy, startujący w Tallinie będą przejeżdżać przez Polskę, mianowicie przez Warszawę a następnie przez Berlin, Hannover, Brukselę, Paryż i Lyon. Trasa ta wynosi 3972 km. Uczestnicy, startujący z Tallinie i Bukareszcie powinni przejechać przez terytorjum Polski w dn. 20 b. m.

Większość kierowców angielskich (24 osób) wybrała za miejsce startu szkocki port John O'Groats. Trasa ta długości 3382 km. prowadzi przez Glasgow, Londyn-Boulogne, Nantes, Bordeaux, Bayonne, Tuluzę i Avignon. Pozostali kierowcy rozdzielą się na następujące miejsca startu: w Walencji startują 4 wozy, (2986 km. przez Lizbonę i Madryt), w Królewcu 1 wóz (2950 km. przez Warszawę i Berlin), w Berlinie 1 wóz (2068 km. przez Hannover i Harrogate), w Amsterdamie (1496 km. przez Brukselę i Paryż) 8 wozów. Ponadto pięciu kierowców podało dwa miejsca startu zachowując sobie prawo wyboru do ostatniej chwili.

Z powyższego wynika, że przez Polskę przejedzie 28 wozów, uczestniczących w „Rallye Monte Carlo". Przez Polskę przejadą one dnia 20 b. m. a 23 przybyć powinny do mety w Monte Carlo. W dn. 24 b. m. odbędą się próby techniczne, od których zależy przyznanie miejsca w ostatniej klasyfikacji.

Zaznaczyć należy, że zjazd do Monte Carlo nie jest wyścigiem, ale raczej próbą, prowadzoną w najcięższych warunkach zarówno dla kierowców, jak i dla samochodów. To też rajd ten to wielka próba wytrzymałości i sprawności wozów.

Jak wzrósł i upadł Citroën?

Jeszcze niedawno jarzyła się co wieczór wieża Eiffel reklamą świetlną Citroen'a. Nazwisko jego, jaśniejące na mrocznem niebie odnawiało w pamięci tłumów podziw dla ogromu zakładów i zasięgu ich wpływów.

KARJERA

Z małego fabrykanta samochodów wyrósł Citroen podczas wojny na olbrzymiego dostawcę sprzętu wojennego. Rozpaliła się w nim ambicja podboju świata.

Nieustannie rozszerzał zakłady i racjonalizował je. Po wojnie rynek prywatny stanął otworem. Citroen rozpoczął inwestycje na dobre. Wierzył, że pojemność rynku jest nieograniczona, byle tylko dawać coraz inne, coraz lepsze i stosunkowo tanie maszyny. Jego optymizm dorównywał rozmachowi pomysłów i realizacji.

OPĘTAŃCZY ROZWÓJ

Na przedmieściu paryskiem Javel powstały ogromne hale fabryczne, gdzie pracowało mrowisko gorąca 20 tysięcy robotników. Rozrzucona została nietylko po Francji, ale na przestrzeni całej Europy, sieć agentów, oddziałów, reprezentacyj, warsztatów montażowych, miejsc sprzedaży, firm koncesjonowanych. Wokoło głównej firmy wyroiły się liczne spółki, mniej lub więcej pomocnicze: Immobiliere Lyonnaise, Immobiliere des Champs Elysees, Soc. Mors. Rheims et Auscher, Soc. Franches et Vraincourt, Assurances Citroen, Engrenages Citroen, Grands Garages de la Seine, Taxis Citroen, Transports Citroen. Wszędzie Citroen! Publiczność nie powinna była znać brzmienia innej marki.

Istotnie jedna trzecia produkcji samochodowej we Francji przypadała na zakłady Citroena. Co trzeci samochód, który biegł po drogach francuskich, pochodził z tych zakładów. Urzeczony wizją powodzenia, zaślepieniem w nieprzerwane zwycięstwa, Citroen nie ustawał.

Wielki, coraz większy mechanizm fabryki produkował coraz więcej, produkował masowo, nie mogąc powstrzymać swego rozpędu. Musiał on szukać coraz szerszego zbytu dla 200 maszyn, które codziennie wychodziły z jego warsztatu. Musiał rozrzucać po świecie coraz gęstszą sieć filj, przedstawicielstw i agentur. Musiał rzucać się na przedsiębiorstwa komunikacyjne, transportowe, ... Wielkość, która parła do rozwoju zakładów, stała się tej wielkości niewolnicą. Dzieło ujarzmiło twórcę.

NA POCHYŁOŚCI

Z początkiem 1930 roku rozpoczął się kryzys. Zbyt malał, ale inwestycje u Citroena trwały. W pełni przesilenia, od lipca r. ub. do ostatniego październikowego bilansu, wzrosły one o 158 milj. fr. Ponieważ musiał produkować, wyobrażał sobie, że rzucając na rynek coraz nowsze i lepsze modele, zniewoli publiczność do zupełnego odwrócenia się od jego konkurentów i kupowania tylko jego maszyn.

W tym zapamiętałym pędzie na przekór konjunkturze, czynna była nietylko opętańcza ambicja, rozdmuchiwana powodzeniem, ale i w głębi drzemiąca wiara, że przedsiębiorstwo jego przestało być tworem prywatnym, lecz stało się zdobyczą państwową i socjalną.

OBRAZ BILANSU

W tem zwichnięciu równowagi między produkcją a zbytem, tkwi istotna przyczyna upadku Citroena. Niektórzy przypisują go nadmiernemu zadłużeniu. Oczywiście, niewypłacalność następuje, gdy terminy zobowiązań nie są dotrzymane. Ale te zobowiązania nie pochodziły stąd, że przedsiębiorstwo było „pod bilansem", że długi przerastały wartość aktywów.

Ostatni bilans (na 1 października r. b.) stwierdza, że zadłużenie nie przekracza 600 miljonów fr., gdy tereny, budynki i maszyny stanowią 1070 milj. fr., zaś zapasy i należności wynoszą około 800 milj. fr. Zapewne, jest rzeczą prawdopodobną, że aktywa warte są znacznie mniej, niż ich suma nominalna, wykazana w bilansie. Ale trudno, bądź co bądź mówić o jakiemś nadmiernem zadłużeniu. Kasa zakładów jest pusta, gdyż należności są „zamrożone", zapasy ciężko są sprzedawane, wierzyciele domagają się zapłaty, a bieżące potrzeby na podtrzymywanie wytwórczości są ogromne.

W tej chwili trudno przewidzieć, w jakim kierunku pójdzie ostatecznie sanowanie Citroena. Mówi się o stratach w sumie miljarda franków i z pewnością niełatwo uda się pozbierać wierzycieli na taką sumę. Wierzycielem głównym jest fabrykant opon samochodowych, Michelin, którego interesy, z uwagi na produkcję maszyn Citroena i innych produktów gumy dla celów wojennych, głęboko sięgają w sprawy przemysłu wojennego. Michelin miał się już raz przeciwstawić ekspansywnym tendencjom Citroena — popierał ten wpędził go w trudności płatnicze i zamierza teraz dążyć do likwidacji Citroena oraz nowej organizacji jego zakładów na zupełnie innej płaszczyźnie niż obecnie.

Tendencja do ekspansji spowodowała, że Citroen rozciągnął na całą Francję sieć komunikacji autobusowej, które prywatnym towarzystwom kolejowym, popieranym przez państwo, wyrządzała dużą konkurencję, a w ostatnich latach nawet znaczne straty. Citroen wprowadził nowy typ autobusu, zużytkowując model, opatentowany w Niemczech, co również spowodowało konieczność znacznego wkładu kapitałowego.

Jednakże główną przyczyną załamania się „francuskiego Forda" jest skurczenie się możliwości eksportowych i stale wzrastający kryzys francuskiego rynku wewnętrznego. Citroen nastawił w ostatnich latach produkcję na stwarzanie tanich wozów seryjnych i zwiększył wytwórczość z 600 wozów dziennie na 1000. Zapotrzebowanie nie szło w parze z taką rozpiętością produkcji i to — jak się zdaje — zadało śmiertelny cios Citroenowi.

Kiedy jesienią ubiegłego roku wynurzyło się już groźne widmo niewypłacalności, Citroen odrzucił wszelką pomoc, ... W lu... dności, ... az, gdy ... się do ... na pertraktacje z kierownikiem, Premier Flandin pomocy skarbowej odmówił.

Tymczasem kilku zniecierpliwionych wierzycieli zwróciło się do władz sądowych, które ustanowiły „liquidation judiciaire". Stało się to po myśli rządu. Likwidacja taka, według prawa francuskiego, udaremnia egzekucję wierzycielom, umożliwia tymczasowe, dalsze prowadzenie zakładów i prowadzi zazwyczaj do układu z wierzycielami.

Istotnie, w początkach stycznia, fabryka ponownie została puszczona w ruch. Naturalnie, świetność jej została zgaszona i rozmach złamany.

ZBAWCY

Pozostała jednak przedmiotem pożądliwości innych. Wysoka sprawność techniczna zakładów i istnienie dużej przewyżki aktywów nad pasywami — podsunęły wielkim wierzycielom Citroena i jego dawnym antagonistom myśl zawładnięcia przedsiębiorstwem. Znany fabrykant opon, Michelin, (będący wierzycielem na sumę 30 milj.) ułożył plan uzdrowienia pod warunkiem otrzymania władzy nieograniczonej, aż do czasu spłacenia długów.

NIE BYŁO TO PRZYPADKIEM

Upadek Citroena nie wzbudza we Francji gniewu, ani nienawiści, jak to zazwyczaj bywa przy wielkich krachach. Clement Vautel w ostatnim numerze „Gringoire" przesyła mu nawet „un salut sympatique". **Citroen załamał** się pod ciężarem niepomierności swoich przedsięwzięć, obłędnej wybujałości swoich poczynań. Brak miary był jego grzechem i ostatecznie strącił go z wyżyn. Francuzi, którzy umiar i logiczną trzeźwość czczą ponad wszystko we własnej działalności, z pobłażliwością i podziwem patrzą na szaleństwa marzycieli. Klęska Citroena nie była przypadkiem, Citroen nie był z pochodzenia Francuzem...

ŻYCIE ORGANIZACYJ

Obrady Kieleckiej Woj. Kom. Turystycznej

W dniu 20 grudnia odbyło się pod przewodnictwem naczelnika wydziału komunikacyjno-budowlanego kieleckiego urzędu wojewódzkiego inż. Kruga, posiedzenie wojewódzkiej komisji turystycznej, powołanej w nowym składzie przez wojewodę kieleckiego, przy udziale delegata ministerjum komunikacji dr. Orłowicza, oraz przedstawicieli władz administracyjnych, izby przemysłowo-handlowej w Sosnowcu, samorządów miejskich, instytucyj sportowych, turystycznych i t. d.

Na konferencji tej — podczas blisko 7-godzinnych obrad — omówiono szereg zagadnień, związanych z turystyką na terenie woj. kieleckiego. W szczególności przedeskutowano projekt zmian w obowiązującym dotychczas regulaminie komisji przyczem wypowiedziano się w zasadzie za przyjęciem znowelizowanego projektu, opracowanego przez wojewódzką komisję turystyczną w Nowogródku, zredagowanie szczegółowych poprawek, powierzając specjalnej podkomisji, do której wszedł również przedstawiciel izby przemysłowo-handlowej w Sosnowcu.

Z kolei wygłoszone zostały bardzo obszerne i ciekawie ujęte referaty: dyr. E. Massalskiego p. t. „Zasadnicze postulaty turystyki województwa kieleckiego, ze szczególnem uwzględnieniem Gór Świętokrzyskich", oraz adw. J. Cybulskiego „O narciarstwie w Górach Świętokrzyskich". Na tle tych referatów rozwinęła się ożywiona dyskusja, w której poruszano liczne zagadnienia, jako to: budowy schronisk, ulepszenia stanu dróg, usprawnienia komunikacji kolejowej i autobusowej, rozszerzenia ulg kolejowych dla turystów, wytyczenia tras w lasach państwowych dla zawodników narciarskich, opłat wejściowych, pobieranych przez dyrekcję lasów państwowych i t. p. Jak wynika z oświadczeń, złożonych przez przedstawiciela Ministerstwa Komunikacji i przewodniczącego komisji, szereg zgłoszonych postulatów będize mógł być zrealizowany już w najbliższym czasie.

Dla opracowania szczegółowego programu prac wojewódzkiej komisji turystycznej na rok 1935-36, powołano specjalną podkomisję programową, przyczem delegatowi izby sosnowieckiej zlecono opracowanie projektu programu na podstawie wniosków, zgłoszonych przez poszczególne organizacje. Ponadto powołano do życia kilka komisyj o charakterze bądź to stałym, bądź też dorywczym, które mają przepracować specjalne zagadnienia.

W dalszym ciągu omówiono sprawę utworzenia związków propagandy turystycznej na terenie woj. kieleckiego i wypowiedziano się, iż ze względu na projekt powołania do życia ligi popierania turystyki, sprawa ta jest narazie nieaktualna.

W końcu komisja przeprowadziła dyskusję nad sprawą ogólnopolskiego zjazdu krajoznawczego w Kielcach w roku 1935 i wyraziła opinję, że zjazd ten należałoby zorganizować w pierwszych dniach maja 1935 r. na terenie głównie gór Świętokrzyskich.

Propaganda gór Świętokrzyskich

Zarząd Okręgu Kieleckiego Pol. Tow. Krajoznawczego uchwalił jednogłośnie urządzić na wiosnę 1935 r. wielki ogólno polski zjazd krajoznawczy, poświęcony propagandzie gór Świętokrzyskich, działając w ścisłem porozumieniu z władzami rządowemi i przy współudziale wszystkich oddziałów okręgu kieleckiego. Na zjeździe będą wygłoszone referaty: krajoznawczo-historyczny, geograficzno-geologiczny, z zakresu kultury i sztuki, oraz z zakresu gospodarstwa prehistorycznego. Ponadto odbędzie się kilka wycieczek w góry Świętokrzyskie, oprowadzonych przez specjalistów.

W celu udogodnienia pobytu wycieczkom zwiedzającym Góry Świętokrzyskie postanowiono, ażeby oddział kielecki porozumiał się z J. E. Biskupem Sandomierskim w sprawie urządzenia w dawnych celach klasztoru na Św. Krzyżu schroniska dla turystów, które byłoby już gotowe na zjazd wiosenny.

Postanowiono ponadto, że zarząd okręgu kieleckiego zwróci się do Państwowej Rady Ochrony Przyrody i do Zakładów Doświadczalnych Lasów celem uzyskania środków i zgody na budowę wieży obserwacyjnej na szczycie Łysicy. Wreszcie uchwalono opracować memorjał do pana wojewody kieleckiego, aby w najbliższym programie rozbudowy sieci szos urządził drogi na północnem zboczu gór Świętokrzyskich.

Ostatnim wreszcie był wniosek powierzenia osobie dobrze znającej góry Świętokrzyskie opracowanie przewodnika, który następnie będzie rozesłany do poszczególnych oddziałów celem uzupełnienia tekstu. Przewodnik w ostatecznem brzmieniu zostanie zredagowany przez komitet redakcyjny w składzie trzech osób i wydany przed zjazdem.

Beskidenverein w r. 1934

Tow. „Beskidenverein" w Bielsku nadesłało nam sprawozdanie z rozwoju swych prac w r. ub. Wynika z niego, że rok 1934 był najtrudniejszym ze wszystkich, gdyż wskutek zniesienia zniżek indywidualnych szeregi stowarzyszonych bardzo przerzedziły się. Tem nie mniej jednak towarzystwo nietylko potrafiło utrzymać swój dotychczasowy stan posiadania, ale poczyniło znaczne inwestycje.

Na Babiej Górze dokonano w schronisku szeregu prac instalacyjnych i konserwacyjnych. Ogródek alpejski, założony tam przed 20 laty, rozwija się dobrze. 21 października schronisko obchodziło swój 30-letni jubileusz. Ponieważ jest ono już zbyt szczupłe, związek opracował i przedstawił władzom do zatwierdzenia plany nowego budynku, przeznaczonego na sypialnie.

Na Magórce zaprowadzono kosztowną instalację oświetleniową za pomocą gazolu oraz usprawniono otrzymywanie wody przez wywiercenie głębokiej studni, projektując przeprowadzenie wodociągu w samem schronisku.

W schronisku na Lipowskiej dokonano kosztownych prac instalacyjnych: zaprowadzono oświetlenie gazolowe, doprowadzono rury wodociągowe do I piętra, odmalowano ściany, poczyniono szereg udogodnień gospodarczych, wreszcie powiększono parcelę przylegającą do schroniska drogą kupna 5 morgów gruntu, oraz przyłączenia 700 m. kw. z innej strony.

W schronisku na Klimczoku zaprowadzono oświetlenie gazolowe, poprawiono wodociąg i kultywowano w dalszym ciągu ogródek alpejski.

Na Klementynówce powiększono wodociąg i wyremontowano werandę, oraz drogą przebudowy uzyskano dwa pokoje mieszkalne.

W schronisku przy torze saneczkowym wykopano studnię głębokości 9 m. oraz wykonano szereg prac konserwacyjnych.

Ogółem w schroniskach BV można powiedzieć, że wszędzie zniżono ceny i w dalszym ciągu kładzony jest nacisk na utrzymanie wzorowej czystości oraz dobroci produktów spożywczych.

Z innych prac, wykonaych w r. ub. przez Beskidenverein zanotować należy wyznakowanie ok. 70 km. nowych ścieżek oraz uporządkowanie wielu dawnych i budowę nowych. Bibljoteka związku wzbogaciła się o szereg dalszych tomów, szereg czasopism polskich tak w języku polskim, jak w niemieckim, informuje społeczeństwo stale o pracy związku, a wzajemne stosunki z innemi towarzystwami w dalszym ciągu są rozwijane.

Jak z powyższego wynika, Beskidenverein, przyznając się po męsku do strat, poniesionych w roku ubiegłym, jednakowoż nie zapomina o wydatnej pracy na licznych polach swej działalności.

Z FRANCJI

STYCZEŃ WE FRANCJI.

14 — 20 stycznia — Monte-Carlo — Zawody Country-Club.

18 stycznia — 30 marca — Paryż — „Salon des Artistes Indépendants" w Grand Palais.

20 stycznia — Villard de Lans — Zawody o puhar Bouillet-Bourdelle.

23 — 24 stycznia — Megève — Zawody narciarskie — Grand Prix du Ski-Club de Paris.

23 — 27 — stycznia — Paryż — Wystawa maszyn rolniczych w Parc des Expositions.

23 — 27 stycznia — Monte-Carlo — XIV Międzynarodowy automobilowy zjazd gwiaździsty

31 stycznia — 17 lutego — Paryż — „Salon des Arts ménagers" w Grand Palais.

RADA MIASTA PARYŻA W SPRAWIE OŻYWIENIA TURYSTYKI.

Rada miejska w Paryżu na posiedzeniu w dn. 14 grudnia ub. r. uchwaliła następujące wnioski w sprawie ożywienia ruchu turystycznego:

1. Zwrócić się do rządu, aby w jaknajszybszym czasie rozstrzygnął i zlikwidował spory i nieporozumienia w Urzędzie Turystycznym (l'Office National de Tourisme) i ożywił jego działalność,

2. Zwrócić się do zarządów wielkich kompanij kolejowych z propozycją, aby wszyscy zagraniczni turyści, przebywający we Francji pewne określone minimum dni, korzystali ze zniżek przy używaniu wszelkich środków komunikacji lądowej i wodnej,

3. Zaproponować Związkowi Propagandy Turystyki w Paryżu (Syndicat d'initiative), aby wydał karnety, na mocy których każdy turysta, spędzający w Paryżu określoną minimalną ilość dni i posiadający odpowiednie zaświadczenie hotelu, w którym się zatrzymał, korzystał z pewnych rabatów w hotelach, miejscach rozrywkowych i firmach handlowych, które się na to zgodzą.

NAJSTARSZY HOTEL WE FRANCJI

Szereg hoteli we Francji zabiega o sławę przydomka „najstarszego". Sądzić należy, że berło starszeństwa przypada hotelowi pod nazwą „l'Hostellerie de l'Aigle d'Or" w Pont-L'Eveque w Normandji; miejscowości słynącej z wyrobu serów, ponieważ budynek hotelowy spełniał w roku 1520 rolę postoju pocztowego, posiadającego kuźnię. Większa część tego drewnianego budynku przechowała się w stanie, jakim była za czasów króla Franciszka I, który niejednokrotnie podczas swych słynnych łowów, zatrzymywał się tam wraz z swoim dworem.

SPACER ŁODZIĄ NA GŁĘBOKOŚCI 103 METRÓW POD ZIEMIĄ

Częstokroć spotykamy w grotach podziemnych małe stawy i rzeczki. Prawdziwym i jedynym w swoim rodzaju dziwolągiem jest jednak rzeka, długości 3 kilometrów, znajdująca się na głębokości 103 metrów pod ziemią. Znajduje się ona niedaleko wioski Rocamadour w departamencie Lot na południu Francji. Wycieczki odbywa się na płaskich łodziach, wśród grot o cudnych stalaktytach, przeciętych prawdziwemi stawami. Największą z tych grot jest „Grand Dome", której długość wynosi 60 m., wysokość zaś 90.

RUCH WYDAWNICZY

„SZAJKA"

Stefan Łoś. Nakł. „Nasza Księgarnia", S. A. Warszawa 1935 r. Ilustrował Wł. Czarnecki.

Powrót do domu zawsze bywa miły... Tem milszy jest dla każdego z nas powrót do lat młodości, do lat szkolnych, do dni beztroskich. Wspomnienia tych dni są zawsze miłe, gdyż o małych bólach i zgryzotach z owych czasów przeważnie już nie pamiętamy, ogólny zaś koloryt tych dni jest zawsze jasny.

Do tego okresu swego życia powraca Łoś w „Szajce", malując nam szkolne czasy swoje i kilku kolegów, przeżyte w płockiem gimnazjum w czasie okupacji niemieckiej. „Szajka" stanowi zgraną trójkę sowizdrzałów, płatających figle całemu otoczeniu, ale figle nietylko pozbawione złośliwości, lecz często szlachetne. Koleżeńskość, dobroć serca i uczynność stanowią najgłębszy podkład wszystkich wyczynów figlarzy gimnazjalnych, a kiedy nadchodzi moment zrzucenia jarzma okupacyjnego „szajka" oczywiście pierwsza staje w szeregu młodzieży, chwytającej za broń.

Ideowo pierwszorzędnie napisana powieść dla młodzieży, o fabule żywej i frapującej, jedna z tych, które się czyta jednym tchem, żałując, że czasy, opisywane przez autora, już nigdy dla żadnego z nas nie powrócą.

— Si la jeuneusse savait, si la vieillesse pouvait... Oto refleksja końcowa, która mimowoli nasuwa się po przeczytaniu ostatniej karty tej interesującej i dobrej powieści. (O).

BIAŁY KRÓL GONAWY.

Jan Kilarski. Nakł. Księgarni św. Wojciecha, Poznań 1934.

Czem jest ta egzotyczna powieść znanego krajoznawcy? Określa ją autor sam w słowie wstępnem: jest to historja Faustyna Wirkusa, oficera armji St. Zjedn. Am. Północnej, który z ramienia swego rządu brał udział w okupacji Haiti w latach 1915 — 29. Wirkus, dzięki przyjacielskiemu stosunkowi do mieszkańców wyspy Gonawy, został przez nich obrany na króla, ku niebywałej sensacji reporterów całego świata. Autor, dochodząc do wniosku, że bohater powieści pochodził z polskiej rodziny, uzupełnił dane, zawarte w pamiętniku, danemi, podyktowanemi mu przez własną fantazję i stworzył postać ze wszech miar interesującą. Dzieje Wirkusa, jakkolwiek zupełnie odmienne od robinzonjady, stanowią również ciekawy psychologicznie splot faktów, dowodzących jak dobry i kulturalny europejczyk opanowuje wyspę murzyńską, aby z niej uczynić przedmiot kultury i dobrobytu mieszkańców. Sympatyczna książka, posiada oprócz wielkich zalet zasadniczych wiele ciekawych opisów. Jest ona interesująca i dowodzi niewątpliwego talentu autora, którego do tej pory nie znaliśmy.

SEN O GDYNI.

Juljan Rummel. Ilustracje M. Arciszewskiego. Nakł. Gdyńskiego Związku Propagandy Turystycznej, Gdynia 1934.

Nikt nie zna lepiej Gdyni wczorajszej i dzisiejszej od p. J. Rummla, prezesa Gdyńskiego Zw. Prop. Turystycznej, który należy do najstarszych budowniczych naszej potęgi morskiej, kładł pierwszą cegiełkę przy budowie fundamentów naszego portu i do dnia dzisiejszego nie ustaje w dalszej pozytywnej pracy.

Praca omawiana stanowi dowcipnie ujęty odczyt o przypuszczalnym przyszłym rozwoju Gdyni, a chociaż forma książki jest lekka, tem nie mniej zawiera ona wiele głębokich myśli oraz uzasadnionych przewidywań na przyszłość.

Praca p. J. Rummla posiada, obok swego znaczenia zasadniczego, bardzo dobrze pomyślane znaczenie propagandowe, uwypuklające się właśnie dzięki lekkiej a interesującej formie.

„Sen o Gdyni" — to Gdynia jutrzejsza. Oby autorowi danem było budować ją tak samo pozytywnie, jak czynił to dotychczas.

„MORZE"

Wyszedł z druku Nr. 1 miesięcznika „Morze", organu Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Na treść numeru, obejmującego 40 stron druku, składają się ciekawe artykuły, poświęcone zagadnieniom zbrojeń morskich mocarstw światowych, sprawom kolonjalnym, emigracyjnym i handlowym, wreszcie opisy z podróży, jak wspomnienia z pobytu „Dali" w Ameryce i szereg innych artykułów.

Pismo, wykonane zostało techniką rotograwiurową. Piękne w rysunku i barwach okładki, liczne oryginalne ilustracje stwarzają naprawdę bogate ramy dla tej interesującej treści.

Numer styczniowy „Morza" powinien bezwzględnie znaleść się w rękach nietylko tych, którzy temi zagadnieniami interesują się, ale i tych również, dla których są one dotąd jeszcze obce.

KRONIKA KRAJOWA

Narciarze zagraniczni w Zakopanem

W niedzielę, 30 grudnia, rano przybyła na 3-dniowy pobyt, specjalnym pociągiem turystycznym wycieczka narciarzy niemieckich. Gości powitali na dworcu przedstawiciele miejscowych władz z orkiestrą góralską. Bezpośrednio po przyjeździe uczestnicy udali się w paru grupach w góry. Najsprawniejsze narciarki i narciarze w liczbie około 30, udali się na Halę Gąsienicową, druga grupa na Halę Kondratową, reszta zaś zwiedzała Zakopane. Następnie pierwsza grupa udała się do Doliny Pięciu Stawów.

W południe przybyła do Zakopanego dwoma autobusami z Czechosłowacji inna grupa obywateli niemieckich w liczbie około 80 osób. Członkowie tej grupy zwiedzili Morskie Oko.

Wiosenna wycieczka linji Gdynia-Ameryka

DO HISZPANJI, MAROKKA I NA RIWIERĘ.

Linja Gdynia-Ameryka urządza w tym roku, na inaugurację sezonu wiosennego, wycieczkę do Hiszpanji, Południowej Francji i Afryki Północnej, przyczem trasa ułożona jest w tn sposób, że dostarczy uczestnikom maximum wrażeń lądowych i morskich. Dnia 5 kwietnia wyruszy „Kościuszko" z Gdyni i jadąc przez Kanał Kiloński i la Manche, wypłynie na Ocean Atlantycki. Pierwszy postój okrętu wypadnie w porcie hiszpańskim Vigo, skąd uczestnicy wycieczki udadzą się na szereg akskursyj lądowych wgłąb Hiszpanji. Przez Madryt i Valencję dostanie się wycieczka na wyspę Majorkę, do Palmy, potem podąży ku najbardziej północnemu punktowi trasy, Villefranche, miejscowości na Riwierze, położonej wpobliżu Monte Carlo, Cannes, Juan les Pins.

W drodze powrotnej Tetuan, próg Afryki Północnej, a potem Lizbona, port o niezwyklej malowniczości, wreszcie Amsterdam, złożą się na całość trasy.

Dnia 29 kwietnia zawinie „Kościuszko" znów do Gdyni, wycieczka zatem obejmie okres 24-dniowy. Przebudowany gruntownie i przystosowany do nowoczesnych wymagań komfortu, podczas podróży morzem „Kościuszko", oraz zniżona w porównaniu z rokiem ubiegłym prawie o 20% cena biletów wpłynie napewno na zainteresowanie szerokich sfer społeczeństwa tą wycieczką.

Międzynarodowe imprezy P.Z.N.

W bieżącym sezonie P. Z. N. przewiduje obesłanie kilku ważniejszych imprez międzynarodowych. Między in. przewidziane jest obesłanie mistrzostw Jugosławji (22 — 27 stycznia 1935 r. w Bled), mistrzostw Niemiec (27 stycznia do 3 lutego w Garmisch-Partenkirchen), mistrzostw F. I. S. programu klasycznego (13 do 18 lutego w Szczyrbskiem Jeziorze). Planowane jest również obesłanie mistrzostw zjazdowych F. I. S., które organizuje Ski-Club of Great Britain w Mürren (Szwajcarja) w dn. 22 do 25 lutego. Międzynarodowe Mistrzostwa Polski zostaną zorganizowane w Zakopanem w dn. 22 do 26 lutego, przyczem odbędą się konkurencje: bieg 18 km., otwarty i do kombinacji, konkurs skoków otwarty i do kombinacji, bieg zjazdowy i slalom. Mistrzostwa w biegu rozstawnym zostaną rozegrane już w dn. 31 grudnia b. r. w Zakopanem, a bieg 50 km. w dniu 19 stycznia w Krynicy. W mistrzostwach Polski, w programie klasycznym i zjazdowym jest zapewniony udział szeregu czołowych narciarzy Europy, przedewszystkiem zaś Niemców i Jugosłowian.

PRENUMERATA ROCZNA zł. 5.—; półroczna zł. 3.—. CENY OGŁOSZEŃ: Na 1-ej stronie 70 gr., w tekście 60 gr., za tekstem 50 gr., komunikaty zł. 1.—, opisowe zł. 1.50, wszystko za 1 milimetr jednoszpaltowy (na stronie 6 szpalt). Drobne 20 gr. za słowo. Od cen powyższych żadnych rabatów się nie udziela. Za terminowy druk ogłoszeń Wydawnictwo nie odpowiada. Do bezpłatnego przedruku ogłoszeń Wydawnictwo jest obowiązane tylko w razie zniekształcenia tekstu, wynikłego z winy Wydawnictwa, a zmieniającego sens ogłoszenia. Fotografji ani rękopisów Wydawnictwo nie zwraca. Przedruki dozwolone tylko za podaniem źródła „Wiadomości Turystyczne" 1935.

Redaktor naczelny: Wacław Olszewski. Redaktor i wydawca: St. Garztecki. Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Wilcza Nr. 6, tel. 8-83-84. P. K. O. Nr. 9389. Zakł. Graf. „DRUKPRASA" Nowy-Świat 54. Tel.: 615-56 i 242-40